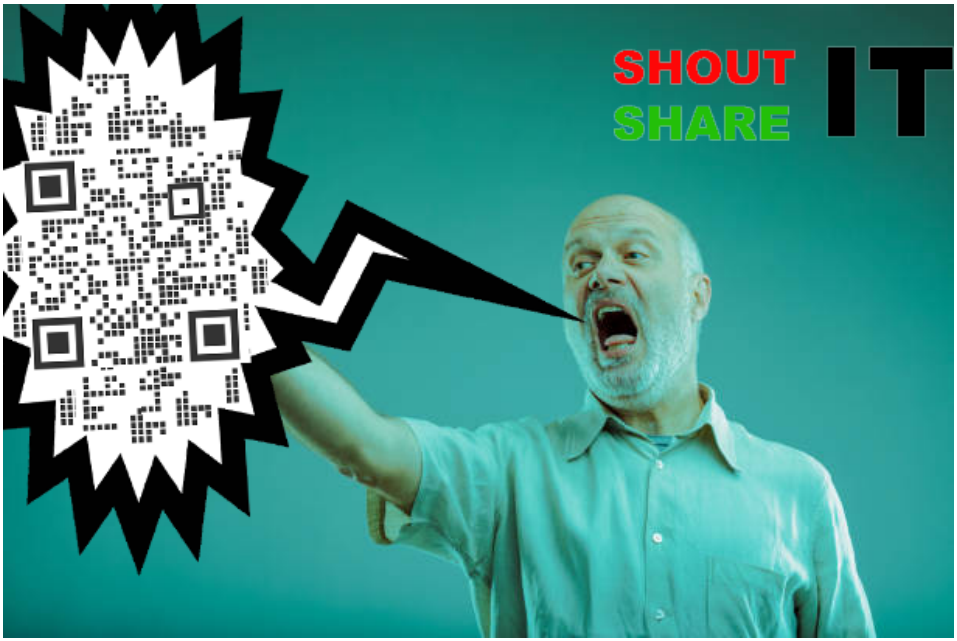
От 'Ильи Муромца' до ракетоносца - Краткий очерк истории

Алексей Дмитриевич Цыкин


SHOUT
SHARE
IT

- Цыкин Алексей Дмитриевич

Цыкин Алексей Дмитриевич
От 'Ильи Муромца' до ракетоносца - Краткий очерк истории Дальней Авиации

Цыкин Алексей Дмитриевич

От "Ильи Муромца" до ракетоносца:

Краткий очерк истории Дальней Авиации

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Аннотация издательства: В очерке рассказывается о создании, развитии и способах боевого использования советской дальней авиации. Автор книги - один из ветеранов дальней авиации, полковник запаса, доцент, кандидат исторических наук А. Д. Цыкин - рассказывает о том, как за годы Советской власти дальняя авиация прошла славный путь от тихоходного "Ильи Муромца" до сверхзвуковых, межконтинентальных грозных ракетоносцев.

Автор выражает искреннюю признательность ветеранам дальней авиации Героям Советского Союза генералам В. В. Решетникову, С. К. Бирюкову, А. И. Медведеву, Л. А. Плохову, А. И. Щербакову, Героям Советского Союза полковникам И. И. Киндьюшову и Д. В. Супонину, полковникам запаса И. Л. Дубяго, А. И. Крылову, В. П. Зайцеву, оказавшим помощь в работе над краткой историей дальней авиации.

Содержание

Вступление

Глава первая. Зарождение и развитие тяжелой авиации в России

Глава вторая. Создание и совершенствование советской дальней авиации

Глава третья. Дальняя авиация в Великой отечественной войне

Глава четвертая. Совершенствование оперативного искусства

Глава пятая. Обеспечение боевых действий

Глава шестая. Вклад в великую победу

Глава седьмая. Дальняя ракетоносная

Примечания

Вступление

Исторический очерк "От "Ильи Муромца" до ракетоносца" посвящен более чем 60-летней истории дальней авиации,

нескольким поколениям ее авиаторов, тем, кто ее создавал, кто шел непроторенными путями, совершенствуя боевое мастерство, кто внес вклад в победу над врагами нашей Родины{1}.

В настоящей книге освещаются этапы развития дальней авиации, показывается ее роль в достижении победы над фашистской Германией, массовый героизм личного состава.

Дальняя авиация, как и вся советская авиация, - детище Коммунистической партии, живое олицетворение огромных экономических достижений нашей Родины, героического труда рабочих, техников, инженеров, конструкторов, ученых и летчиков.

Наша страна по праву считается родиной тяжелого самолетостроения, колыбелью создания тяжелой бомбардировочной авиации.

Для дальней авиации строилось более 40 типов тяжелых самолетов. Некоторые из них прошли суровую проверку во многих вооруженных конфликтах с противником, и особенно в Великой Отечественной войне.

Еще в тридцатые годы советские авиаторы совершали дальние перелеты во многие крупнейшие государства Европы и Азии, побывали в Америке и первыми приземлились на Северном полюсе.

В предвоенный период быстро развивающаяся дальняя авиация была хорошей школой подготовки кадров. В ее рядах воспитаны тысячи опытных авиаторов, многие из которых в годы минувшей войны и в послевоенный период находились на различных командных должностях.

Бессмертный подвиг совершили советские авиаторы в минувшей войне. В невиданных ранее по своим масштабам операциях сухопутных войск значительную роль сыграла и дальняя авиация. Навсегда увенчали себя славой ее летчики, штурманы, воздушные стрелки и радисты, инженеры, техники и авиационные специалисты, воины авиационного тыла. Горячи патриотизм, вера в дело Коммунистической партии, за которое они шли в бой, были источниками их мужества и отваги, делали их стойкими в суровых испытаниях.

Дальняя авиация, являясь оперативно-стратегическим ударным средством Ставки Верховного Главнокомандования, вела активные боевые действия на всех фронтах - от Баренцева моря до Кавказских гор, от Москвы и Сталинграда до Берлина, принимала участие во всех важнейших операциях войск, наносила удары по объектам глубокого тыла фашистской Германии и ее союзников. Боевые действия происходили в различных климатических, погодных и географических условиях, во все времена года, в любое время суток. Удары дальней авиации

противник испытал на себе под Москвой, Ленинградом, Сталинградом и Курском, в далеком Заполярье, на Кубани и Украине, в Белоруссии, Прибалтике, Польше, Румынии, Венгрии, Югославии Австрии, Германии, Маньчжурии.

В рядах дальней авиации воспитано около 300 Героев Советского Союза. Из этого числа шестерым храбрейшим соколам это почетное звание присвоено дважды.

Богатейший боевой опыт дальней авиации не утратил ценности и в наше время. Уроки и выводы, сделанные на основе опыта войны, содержат много полезного для современной теории оперативного искусства, тактики, развития организационных форм. Они способствуют познанию процессов развития дальней авиации, раскрытию закономерностей ее применения при решении оперативно-стратегических задач, обесточивают творческий подход к проблемам оперативного искусства и тактики, позволяют избегать ошибок прошлого.

Объективное всестороннее изучение опыта дальней авиации, особенно тех вопросов, которые имеют практическое значение в развитии оперативного искусства и тактики, в повышении боеготовности частей, должно быть обязательным для командных авиационных кадров.

Трудный и славный путь прошла дальняя авиация от "Ильи Муромца" до ракетоносца. Шестьдесят лет - это жизнь одного поколения людей. Однако свершения советского народа за этот небольшой исторический срок достойны нашей великой эпохи.

Неузнаваемо преобразился ныне самолетный парк. От тихоходного "Ильи Муромца", выжимавшего до 100 км в час, до сверхзвуковых, межконтинентальных ракетоносцев, от средних и малых высот до полетов в стратосфере - таков путь развития дальней авиации.

Многое изменилось. Но незыблемыми остались славные традиции, зародившиеся в суровые военные годы. Для каждого молодого авиатора знание истории своей части, ее заслуг и героев является неписаным законом. Молодежь всем сердцем воспринимает боевые традиции, свято их бережет и приумножает.

Настоящая книга написана на фактической документальной основе с широким использованием архивных материалов. Она будет служить делу патриотического воспитания молодого поколения авиаторов и всей советской молодежи.

Глава первая.

Зарождение и развитие тяжелой авиации в России

Строительство отечественных тяжелых самолетов. Боевое применение тяжелых бомбардировщиков.

Россия вписала первую страницу в историю авиации.

Советские люди по праву гордятся тем, что именно наш соотечественник А. Ф. Можайский сконструировал, построил и испытал первый в мире самолет. Это была тяжелая, с двумя авиадвигателями машина - прообраз будущих дальних бомбардировщиков.

В первое десятилетие XX века авиационные конструкторы Западной Европы и Америки не занимались созданием тяжелых самолетов, считая, что тяжелые воздушные корабли не в состоянии поднять многочисленный экипаж и полезный груз. Отвергали они и возможность постановки на летательный аппарат нескольких авиадвигателей, утверждая, что при отказе одного из них корабль потеряет равновесие и окажется неуправляемым.

Талантливые и смелые русские инженеры и авиаконструкторы, опираясь на многочисленные выдающиеся достижения отечественных ученых в области аэродинамики, теоретически и практически доказали несостоятельность взглядов зарубежных авиационных специалистов. Еще за несколько лет до начала первой мировой войны они построили и успешно испытали несколько типов тяжелых самолетов, в том числе "Гранд", "Русский витязь", "Илья Муромец", "Святогор".

Так, в 1909 г. инженер-конструктор Б. Г. Луцкий построил тяжелый самолет. Это был первый после самолета А. Ф. Можайского тяжелый воздушный корабль, поднявшийся в воздух. Машина Луцкого имела размах крыльев 21 м с площадью 56 кв. м, длину - 18 м, полетный вес - 1480 кг, несла полезную нагрузку 220 кг, развивала скорость полота до 90 км/час. Каркас самолета был сделан из стальных труб. На нем были установлены два авиадвигателя мощностью по 60 л. с. каждый. Это был крупнейший для того времени самолет.

В 1912 г. прошел испытания двухмоторный самолет "Гранд". Во время полетов с семью пассажирами он развивал скорость 80 км/час. Результаты испытаний убедили его создателей в правильности схемы и расчетов основных параметров тяжелого самолета. Вскоре на "Гранде" были установлены дополнительно еще два авиадвигателя, и он получил название "Русский витязь". Летом 1913 г. крылатый гигант прошел испытания. Это многостоечный самолет-биплан, нижнее крыло которого было короче верхнего. Площадь несущих поверхностей составляла 120 кв. м. Весил самолет 4940 кг, а полезная нагрузка составляла 1440 кг. Четыре двигателя общей мощностью 400 л. с. позволяли развить скорость 90 км/час. В передней части имелась открытая площадка для установки посадочной фары и пулемета. "Русский витязь" оказался устойчивым в полете.

Сообщения газет о первых полетах "Русского витязя" вызвали за границей некоторые сомнения. Там считали, что описания полетов такого самолета-гиганта - всего лишь фантазия корреспондентов, ибо в отсталой России, зависимой от иностранного капитала, без вмешательства и руководства западноевропейских авиационных конструкторов невозможен какой-либо успех в строительстве подобных самолетов. Однако через три месяца иностранные "пророки" оказались посрамленными. "Русский витязь" вновь поднялся в воздух. Результаты полета превзошли все ожидания. Огромный летающий корабль, на борту которого находилось семь пассажиров, продержался в воздухе около двух часов, установив мировой рекорд продолжительности полета и грузоподъемности.

Строительство и испытания тяжелых самолетов явились выдающейся победой русской научной мысли.

Несмотря на то, что технико-экономическая отсталость царской России, косность администрации сковывали творческую инициативу и возможности конструкторов, тормозили развитие отечественной авиации, русские ученые и конструкторы успешно решили ряд важных проблем в выборе и обосновании схемы тяжелого самолета, размещении авиадвигателей, размере плоскостей, грузоподъемности, скорости.

Но русские самолетостроители не удовлетворялись достигнутыми успехами. Опыт, приобретенный при создании первых воздушных кораблей, был использован в конструировании более крупного по размерам и лучшего по качеству тяжелого самолета "Илья Муромец". Он был построен под руководством И. И. Сикорского с участием Н. Н. Поликарпова во второй половине 1913 г. на Русско-Балтийском вагоностроительном заводе.

Первый в мире тяжелый бомбардировщик "Илья Муромец" имел площадь несущих поверхностей 182 кв. м. Кабины экипажа корабля были застеклены и подогревались отработанными газами. Четыре авиадвигателя, развивавшие мощность первоначально 400 л. с., размещались на нижних крыльях. Весил самолет около 3500 кг, полезная нагрузка составляла 1500кг, запаса горючего хватало на пять часов, скорость полей достигала 100 км/час.

После испытания "Ильи Муромца" в феврале 1914 г. состоялся первый его полет с 16 пассажирами. Это был большой успех. Через два месяца закончилась постройка второго корабля. На нем установили усиленные авиадвигатели, развивавшие мощность до 600 л. с. Стало возможным увеличить грузоподъемность и скорость, поднять высоту полета. В одном из полетов с десятью пассажирами был установлен рекорд подъема

на высоту 2000 м. Очередной полет с шестью пассажирами продолжался 6,5 часа.

В последующие годы конструкторы непрерывно улучшали летные качества самолет. Увеличилась грузоподъемность и дальность. Скорость полета достигала 135 км/час, потолок поднялся до 4000 м, самолет стал поднимать 2,5 т груза, в том числе до 800 кг бомб.

Летом 1914 г. на корабле "Илья Муромец" был совершен перелет от Петербурга до Киева и обратно. Полет проходил в сложных метеорологических условиях. Корабль поднялся в воздух в час ночи. Экипаж вел его по приборам. Через 8 часов самолет совершил посадку в Орше. На следующий день полет продолжался при дожде, за облаками. Перелет продемонстрировал настойчивость и высокое летное мастерство русских авиаторов в технике пилотирования и в самолетовождении ночью и в сложных метеоусловиях. Экипаж установил мировой рекорд. За успешный перелет корабль получил почетное наименование "Киевский".

Создатели самолета "Илья Муромец" рассчитывали использовать его первоначально в мирных целях, для исследования Крайнего Севера. Известный военный летчик А. Г. Алехнович готовился уже в дальнюю воздушную экспедицию. Но начавшаяся мировая война нарушила научно-исследовательские планы.

В начале войны в русской авиации имелось всего лишь четыре тяжелых самолета "Илья Муромец". По инициативе летчиков их быстро вооружили и направили на фронт для выполнения задач дальней воздушной разведки и бомбардироваиия. Первые же полеты на выполнение боевых заданий увенчались успехом. Русское военное командование передало срочный заказ заводу на постройку 82 тяжелых самолетов-бомбардировщиков.

На самолетах предусматривалась внутренняя подвеска авиабомб. Экипаж состоял из восьми авиаторов: два летчика, штурман, бортмеханик, артиллерийский офицер и три воздушных стрелка. С учетом боевого опыта конструкция самолетов улучшалась. Последние "Муромцы" имели полетный вес 7500 кг при полезной нагрузке до 2500 кг. Совершенствовалось и стрелковое оборонительное вооружение: вместо трех пулеметов установили восемь. Башни с пулеметными установками обеспечивали кораблю в полете падежную защиту задней полусферы от атак истребителей противника.

Для повышения эффективности бомбометания были изготовлены прицелы и произведены первые расчеты основ

баллистики авиабомб, созданы новые бомбы, в том числе тяжелые, калибром 400-600 кг. Для выполнения боевых заданий зимой бомбардировщики устанавливались на лыжи. Во избежание пожаров в воздухе бензиновые баки были оборудованы протектором - утолщенной наружной оболочкой, - предохраняющим от утечки горючего в случае повреждения баков пулями или осколками снарядов.

Самолеты "Илья Муромец" для того времени заслуженно считались лучшими бомбардировщиками. Всего было построено 80 машин. За рубежом не было самолетов, способных равняться по грузоподъемности и дальности полета с "Ильей Муромцем. Построенный в 1916 г. в США двухмоторный морской самолет брал на борт вдвое меньшую полезную нагрузку.

Но русские конструкторы не останавливались на достигнутых успехах. Инженер В. А Слесарев еще в 1913 г. подготовил чертежи и расчеты нового, не менее интересного самолета "Святогор". Постройка его была окончена в середине 1915 г., испытания проводились в начале 1916 г. По своим размерам "Святогор" был внушительнее "Ильи Муромца" и рассчитан на большую продолжительность полета и грузоподъемность. Новый самолет представлял собой биплан с площадью крыльев 180 кв. м. Весил он до 6500 кг, мог поднять до 3000 кг груза. Мощность двух авиадвигателей достигала 440 л. с. Шасси тележечного типа имело колеса диаметром два метра. Расчетные данные машины были высокими: потолок - 2500 м, скорость - 114 км/час, продолжительность полета - до 30 часов.

В качестве оборонительного оружия на "Святогоре" предусматривалась установка скорострельной пушки. К сожалению, после кончины авиаконструктора доводка столь перспективного самолета и была закончена.

Таким образом, следует признать, что конструкции первых русских тяжелых воздушных кораблей были удачными. Попытки зарубежных авиаконструкторов разработать схему подобных самолетов продолжительное время были безуспешными. Лишь к концу первой мировой войны в Германии, Франции и Англии появились самолеты, отдаленно походившие на русские тяжелые бомбардировщики.

Во многих вопросах самолетостроения русские ученые, изобретатели и конструкторы опережали зарубежных специалистов. Их не останавливали многочисленные трудности. Они находили возможности для продолжения поисков и проявляли настойчивость в своем благородном деле. Первые русские летчики, которые успешно проводили испытания самолетов и устанавливали на них ряд рекордов, были их

верными помощниками.

Передовая русская военно-теоретическая мысль проявилась и при решении проблем боевого применения авиации. Эти насущные проблемы русские летчики активно обсуждали еще до начала войны. Так, весной 1914 г. в журнале "Военный сборник" рассматривались вопросы тактики действий группы самолетов. При этом укапывалось на необходимость действия "каждого аппарата, как бомбами, так и огнестрельным оружием".

По инициативе летчиков-фронтовиков, стремившихся эффективнее применять тяжелые воздушные корабли, 10 декабря 1914 г. приказом по русской армии было объявлено о формировании бомбардировочной авиационной части - эскадры воздушных кораблей "Илья Муромец". Так было начато выделение бомбардировщиков в отдельный род авиации - тяжелую бомбардировочную. Другие рода авиации оформились позже.

В январе 1915 г. все авиаотряды тяжелых кораблей были сосредоточены на аэродроме Яблонна под Варшавой и организационно оформлены в самостоятельную авиационную часть. Были определены конкретные задачи эскадры тяжелых кораблей: бомбардировочными ударами разрушать оборонительные укрепления, сооружения, железнодорожные объекты, уничтожать вражеские войска на поле боя, резервы, обозы, самолеты, ангары на аэродромах, вести воздушную разведку (визуально и с применением фотоаппаратов) позиций войск и оборонительных укреплений противника.

Эскадру воздушных кораблей предполагалось комплектовать и систематически пополнять наиболее опытными авиаторами. Однако в ее авиаотряды зачастую направлялись летчики и штурманы с низким уровнем подготовки. Командование эскадры организовало подготовку летно-технических кадров своими силами. Систематически не хватало исправных авиадвигателей. Русское военное ведомство вынуждено было признать, что техническая зависимость от европейских государств поставила в тяжелое положение отечественную авиацию.

В Петербурге на Русско-Балтийском заводе было освоено изготовление отечественных авиадвигателей "Русбалт", которые успешно эксплуатировались на значительной части тяжелых бомбардировщиков. Однако царское правительство продолжало закупать в Англии авиадвигатели невысокого качества, которые часто выходили из строя.

Но, несмотря на все трудности, личный состав эскадры воздушных кораблей упорно готовился к боевой деятельности и 27 февраля 1915 г. успешно выполнил боевой вылет в составе части.

Всего до осени 1917 г. было произведено около 350 боевых вылетов. С первого месяца боевой деятельности экипажи днем и ночью, одиночно и группами наносили бомбардировочные удары по обьектам тактического и оперативного тыла противника и глубину 100 км и более за линией фронта.

Многие экипажи боевых кораблей были известны на фронте. Так, например, с первых же полетов экипаж корабля "Киевский", возглавляемый летчиком И. С. Баш-ко, завоевал уважение русской пехоты. О результатах его вылетов командование част; информировало сухопутные войска, что способствовало поднятию их морального духа. 7 апреля 1915 г. экипаж успешно бомбардировал железнодорожную станцию Солцау, на которой находилось 15 эшелонов. Затем он нанес удар по станциям Млава, Нейденбург и другим в Ваточной Пруссии. 14 июля в результате бомбардировки п. станции Пржеворск возникло несколько очагов пожара, сопровождаемых взрывами. 12 сентября 1916 г. сброшенные с самолета бомбы угодили в помещение штаба немецкой резервной дивизии.

Не менее успешно действовали и другие экипажи. 11 апреля 1915 г. экипаж Илья Муромец-111", преодолев все трудности на маршруте к цели, через зону огня зенитной артиллерии прорвался к станции Нейденбург, сбросил 12 бомб и причини противнику немалый материальный ущерб. А в июне были разрушены сооружения на станции Рава.

По мере количественного и качественного роста самолетного парка воздушной эскадры, приобретения и освоения боевого опыта экипажами расширялся размах действий, увеличивалась бомбовая нагрузка на самолет, совершенствовались элементы тактики.

С осени 1915 г. стали практиковаться вылеты в составе авиагрупп, особенно для ударов по важным объектам германского оперативного тыла. В один из таких налетов три экипажа, сбросив 37 бомб, взорвали большие склады горючего в г. Митава, а затем нанесли удар по военным складам в Тауэркальне и Фридрихсгофе.

Неоценимую помощь командованию сухопутных войск оказывала и воздушная разведка. В приказе по 7~й армии отмечалось: "Во время воздушных разведок кораблем "Илья Муромец" было произведено фотографирование позиций противника под сильным артиллерийским огнем. Несмотря на это, работа была успешно закончена, а на следующий день корабль вновь вылетел для выполнения срочной задачи и отлично выполнил ее. Фотографирование выполнено отлично, донесения составлены обстоятельно и содержат ценные данные"{2}.

О достаточно высокой эффективности действий экипажей бомбардировщиков свидетельствует и отзыв командования 12-й армии. "Работу "Муромцев" на фронте армии можно считать очень полезной, главным образом в смысле бомбометания, а затем и разведки... "Муромцы" могут выполнять такие задачи, которые недоступны для малых аппаратов, а именно: сбрасывание в расположение противника большого количества взрывчатых веществ и притом со значительной меткостью попадания, а также проникновение в тыл противника"{3}.

Успешные боевые действия русской эскадры тяжелых воздушных кораблей побудили командование воюющих государств приступить к формированию подобных бомбардировочных авиачастей. Во второй половине 1915 г. они стали появляться в Англии, Франции и Германии. Однако первые же полеты на бомбардирование днем не принесли желаемых результатов. Несовершенные и слабо вооруженные пулеметами бомбардировщики несли тяжелые потери от огня артиллерии и истребителей противника. Поэтому они стали подготавливаться к боевым действиям только в ночных условиях.

К середине 1916 г. русская эскадра воздушных кораблей значительно окрепла. В ее самолетном парке насчитывалось 20 тяжелых и 33 легких бомбардировщиков. Эскадра выполняла боевые задания на широком фронте от Балтийского до Черного моря. Количество самолето-вылетов ежемесячно возрастало. Если в июне 1916 г. самолеты эскадры совершили 31 вылет, то в августе - уже 46. При этом повышалась активность борьбы с вражеской авиацией как путем нанесения ударов по ее аэродромам, так и успешным отражением атак истребителей в воздухе.

В августе 1910 г. отмечалась несколько удачных групповых налетов на немецкую военно-морскую авиабазу в районе Риги. Во время одного налета четыре бомбардировщика, несмотря на яростные атаки восьми истребителей и огонь зенитной артиллерии противника, смогли пробиться к цели и сбросить 72 бомбы. Из них 22 попали в ангары и 11 - в причалы и самолеты{4}.

В результате бомбардировочного удара по штабу 89-й немецкой пехотной дивизии, складам и аэродромам, расположенным в районе Борзина, три экипажа тяжелых кораблей и 16 легких бомбардировщиков нанесли противнику значительные потери. На обратном пути бомбардировщики дважды были атакованы истребителями, В воздушных боях враг успеха не добился, лишь потерял четыре самолета от меткого оборонительного огня стрелков "Муромцев".

В ходе многочисленных воздушных боев с вражескими истребителями совершенствовалась тактика группового оборонительного боя бомбардировщиков. За время войны немецким истребителям удалось сбить лишь один русский тяжелый бомбардировщик, пилотируемый летчиком П. Макшеевым. Его экипаж храбро сражался, сбив три вражеских истребителя из семи. Когда были израсходованы все боеприпасы, а крыло корабля разрушено пулеметной очередью, русские авиаторы погибли смертью храбрых.

На Западном фронте немецкие и французские бомбардировщики, понеся большие потери от истребителей, прекратили полеты днем. Европейские газеты писали о наступающем кризисе бомбардировочной авиации воюющих государств и предвещали ей гибель. Однако этот прогноз не оправдался. Русская тяжелобомбардировочная авиация успешно развивалась и активно действовала. Выполняя задания днем, русские авиаторы кроме бомб умело использовали пулеметный огонь для обстрела пехоты, артиллерийских батарей, конницы, обозов, эшелонов на железнодорожных станциях и перегонах.

Стремясь оказать действенную помощь своим сухопутным войскам, нанести максимальный ущерб противнику, держать его войска в постоянном моральном и физическом напряжении, экипажи тяжелых кораблей с лета 1916 г. приступили к выполнению боевых заданий ночью.

Приобретенный боевой опыт постепенно обобщался, изучался и находил отражение в инструкциях и наставлениях. Так, в 1916 г. были изданы "Первоначальные указания для организации и выполнения групповых полетов". Затем был введен в действие "Проект наставления по применению авиации", в котором подчеркивалось, что для нанесения значительного ущерба противнику необходимо одновременное сбрасывание большого числа авиабомб. Указывалось на целесообразность полетов тяжелых бомбардировщиков и в ночных условиях. Составители "Проекта наставления" пришли к заключению, что наибольший результат действий достигается при организации групповых налетов, обеспечении внезапности и согласованности ударов авиации с действиями сухопутных войск.

Таким образом, первое поколение русских авиаторов, достигнув замечательных успехов в овладении авиационной техникой, внесло достойный вклад в развитие техники пилотирования тяжелых кораблей, самолетовождения, их боевого применения. Выполняя боевые задания в трудных условиях противодействия истребителей врага, нехватки и несовершенства авиатехники, косности высшего командования царской армии,

авиаторы проявили завидную настойчивость, активность, отвагу, изобретательность и находчивость.

Боевая деятельность эскадры тяжелых кораблей знаменует собой важный этап в истории нашей дальней авиации.

Русские конструкторы, инженеры и летчики, впервые создав тяжелые воздушные корабли и успешно применив их в качестве дальних дневных и ночных бомбардировщиков, способствовали развитию авиационной науки, техники и военного искусства в области авиации. Благодаря инициативе, творчеству, отваге русских авиаторов и ученых в годы войны тяжелые бомбардировщики прочно завоевали достойное место в системе армии и оформились в самостоятельный род сил - тяжелобомбардировочную авиацию.

Боевая практика показала, что бомбардировочные удары по объектам оперативного тыла противника являлись главной задачей тяжелой авиации. Внимательно изучая опыт войны, отец русской авиации, профессор Н. Е. Жуковский со своими последователями разработал труд "Теория бомбометания с аэроплана", который послужил базой для развитая новой отрасли авиационной науки - аэробаллистики.

Эскадра воздушных кораблей была не только новым боевым формированием. На воздушных кораблях эскадры, как в лаборатории, разрабатывались и в огне боев проверялись новые элементы тактики экипажей, групп бомбардировщиков, действующих днем и ночью по войскам и различным объектам оперативного и тактического тыла, а также способы борьбы с зенитной артиллерией и вражескими истребителями. Тогда же были разработаны первые бомбардировочные прицелы и заложены основы воздушной навигации, штурманского, материально-технического, инженерно-авиационного и аэродромного обеспечения тяжелой бомбардировочной авиации.

Значительный вклад в развитие теории и практики аэронавигации, бомбометания и воздушной стрельбы внес командир тяжелого корабля А. Н. Журавченко. Принимая участие в боевых полетах, он одновременно занимался экспериментальной, научно-исследовательской работой. А. Н. Журавченко разработал методику определения навигационных данных в полете, создал ветрочет - прибор, с помощью которого в полете рассчитываются навигационные данные, заложил основы компасной навигации, теорий бомбометания и воздушной стрельбы.

В ходе войны на основе опыта применения гидросамолетов конструкции Д. П. Григоровича несколько кораблей "Илья Муромец" были оснащены поплавками. Появились таким образом

и тяжелые морские бомбардировщики.

Глава вторая.

Создание и совершенствование советской дальней авиации

Применение тяжелых бомбардировщиков в годы гражданской войны. Строительство советских тяжелых бомбардировщиков. Создание организационной структуры. Теоретические взгляды на применение дальней авиации. Подготовка летно-технических кадров. Влияние дальней авиации, на создание воздушно-десантных войск.

Великая Октябрьская социалистическая революция, открывшая новую эру в истории человечества, раскрепостила творческую энергию и активность трудящихся, способствовала расцвету практической и научной деятельности передовых людей. "...Великие революции, - указывал В.И. Ленин, - в ходе своей борьбы выдвигают великих людей и развертывают такие таланты, которые раньше казались невозможными"{5}.

Великий Октябрь открыл новую страницу и в истории отечественной авиации. Выдающиеся авиационные конструкторы, инженеры, военачальники, ученые, теоретики, летчики и штурманы внесли достойный вклад в создание и развитие советской авиации.

В тяжелейших условиях гражданской: войны и восстановления народного хозяйства формировалась и развивалась советская авиация. Первоначально были приняты меры по спасению авиационной техники, оставшейся от русской авиации, - около 300 изношенных самолетов многочисленных устаревших конструкций, в том числе 13 "Муромцев", несколько полукустарных заводов мастерских по сборке и ремонту техники. Каждый самолет представлял в то время исключительную ценность. Это понимали передовые советские летчики и старались любой ценой сохранять их, проявляя находчивость и героизм. Приходилось порой выводить самолеты под огнем из районов, занятых противником.

Вот лишь один из таких примеров. 21 февраля 1918 г. немецкие войска, вторгшиеся в пределы Советской республики, подходили к аэродрому у Степаньково. На виду у немцев советский летчик И. С. Башко поднял самолет в воздух и фактически вырвался из окружения. Метеорологические условия не благоприятствовали полету. Падал мокрый снег. Низко над землёй проплывали облака. Вскоре тяжелый самолет обледенел, стал трудноуправляем. При вынужденной посадке в поле он был поврежден и отбуксирован на аэродром. Пленного летчика немецкие солдаты ежедневно приводили к самолету для его восстановления. Работал он много и добросовестно.

Наблюдавший за ним офицер был доволен. Но никто не замечал, как Башко граммами экономил авиабензин, получаемый для промывки деталей. Он сливал его в банки и прятал. Среди работавших на аэродроме поляков внимание летчика привлекли трое, выражавшие нежелание служить у немцев. По просьбе Башко их выделили ему в помощь. Ремонт закончен. Самолет готов к полету. Охранники привыкли к тому, что летчик часто работал до темноты.

Вечером 23 мая 1918 г. над аэродромом проплывали черные облака, моросил дождь. Часовые зашли в укрытие. Башко оценил благоприятную обстановку, запустил авиадвигатели, внезапно совершил взлет и повел корабль по направлению к Москве. В течение пяти часов полет проходил ночью в сложных метеоусловиях. Израсходовав бензин, Башко посадил самолет в поле, около г. Юхнова. Летчика и трех пассажиров местные жители под конвоем направили в столицу. Через несколько дней спасенный "Илья Муромец" пополнил самолетный парк тяжелой авиации.

Уже в феврале 1918 г. по указанию В. И. Ленина одновременно с истребительной, разведывательной и легкобомбардировочной авиацией стало создаваться ядро тяжелой бомбардировочной авиации, так называемая Северная группа воздушных кораблей. Летом того же года она расположилась в районе Нижнего Новгорода и вошла в состав эскадры кораблей "Илья Муромец". Позднее ее перебазировали в район Липецка.

Летом 1919 г. для разгрома белогвардейских войск, продвигавшихся к Москве, в авиационную группу был включен дивизион воздушных кораблей (три отряда, по два самолета в каждом). В те же дни успешно выполняли задания экипажи под командованием летчиков А. В. Панкратьева, А. Г. Алехновича, И. С. Башко, А. К. Туманского.

В том же году воздушная эскадра (всего три самолета) была переформирована в дивизион и перебазирована в район Сарапула. Здесь была организована ремонтная и учебная база тяжелой авиации. Боевые задания выполняли авиаотряды. Для их обслуживания организовывались фронтовые подвижные авиапарки, специальные железнодорожные поезда, мастерские. Капитальный ремонт производился на авиазаводе в Петрограде, где только в течение 1919 г. были отремонтированы все 13 тяжелых кораблей.

Боевые задания в то время, как правило, выполнялись одиночными экипажами, иногда в составе 2-3 кораблей. Бомбардирование войск и объектов противника осуществлялось с

высот 1500-2000 м. В хорошую погоду бомбардировщиков сопровождали истребители. В сложных метеоусловиях они действовали без сопровождения на значительном удалении за линией фронта. Для надежного и эффективного поражения заданной цели совершали по нескольку заходов.

Особенно активно выполняли задания экипажи бомбардировщиков в 1920 г., в период разгрома войск белополяков и Врангеля. В приказах командования не раз отмечались их успешные удары. Так, 12 сентября 1920 г. экипаж под командованием летчика Ф. Г. Шкудова на железнодорожной станции Ново-Украинка обнаружил вражеский бронепоезд и скопление войск. На них и было сброшено несколько авиабомб. В войсках противника возникла паника. Артиллерия открыла огонь, но экипаж бомбардировщика упорно совершал повторные заходы на Цель для прицельного бомбардирования. Самолет получил более 10 пробоин, штурман корабля был ранен осколком снаряда в голову.

На боевых подвигах первых советских авиаторов воспитывалось молодое поколение. Среди них особым уважением пользовался летчик А. К. Туманский. Бывший солдат русской армии за храбрость и мужество в первую мировую войну был удостоен четырех Георгиевских крестов. В первые дни Октябрьской революции он добровольно пришел в советскую авиацию. В феврале 1918 г. Туманский привез В. И. Ленину письмо от командира авиаотряда западного направления, который просил вождя дать распоряжение на получение авиабомб. В. И. Ленин прежде всего поинтересовался, как идут дела на фронте? Как там встречена социалистическая революция? Много ли в отряде самолетов и каковы их качества? В частности, его интересовали корабли "Илья Муромец", их особенности, радиус действия, грузоподъемность. Внимательно выслушав летчика, В. И. Ленин сказал: "Большие воздушные корабли еще послужат новой социалистической России..."

Летом 1920 г. Туманский стал командиром тяжелого бомбардировщика. Выполняя приказ командующего армией - подавить огонь вражеского бронепоезда на железнодорожной станции Пришиб, он умело использовал тактическую внезапность и успешно выполнил боевое задание. Вражеская зенитная артиллерия открыла огонь. Помощник командира корабля был ранен. В самолете появилось более 200 пробоин. Летчик с большим трудом довел его до аэродрома. Через несколько дней машина была отремонтирована. Туманский снова вылетел в оперативный тыл врага. Внезапно появился над целью, сбросил бомбы в скопление войск на станции Фридрихсфельд, где в это

время заканчивалась подготовка к смотру войск, который должен был проводить генерал Врангель.

Осенью Туманский удачно нанес удар по скоплению войск на железнодорожном узле Дшанкой и самолетам на аэродроме Федоровна. Об этом налете в то время сообщила газета "Известия": "8 сентября с. г. самолет Красного Воздушного Флота типа "Илья Муромец", действующий на Юго-Западном фронте, совершил блестящий полет под управлением красного военного летчика т. Тумаиского с целью уничтожения самолетов на аэродроме противника. Несмотря на сильный дождь, препятствующий полету, Туманский нанес большие повреждения противнику, разгромив бомбами аэродром противника и уничтожив четыре самолета из шести, стоявших на старте.

Тов. Туманский за блестящий полет, давший поразительные результаты, был награжден командующим Н-ской армией орденом Красного Знамени"{6}.

Значение тяжелой бомбардировочной авиации было отмечено высшим командованием в приказе по ВВС Красной Армии от 24 октября 1920 г.: "Ознакомившись с боевой работой дивизиона "Илья Муромец", с удовлетворением констатирую, что, возлагая на воздушный корабль "Илья Муромец" как боевую работу, так и мирную, Штавоздух где ошибся в своих расчетах. Дивизион в короткий срок собрал корабли, вылетел на фронт и совершил с 1 по 18 сентября 1920 г. 16 полетов общей продолжительностью 22 часа 15 минут. Во время полетов было сброшено 107 пудов 23 фунта (230 штук) бомб, 10 пудов стрел и 3 пуда литературы (листовок), причем полеты совершались, не стесняясь погодой и временем дня. Так, 8 сентября с. г. "Илья Муромец" вылетел в дождь для уничтожения Федоровского аэродрома и блестяще выполнил свою задачу. Весь дивизион проявил максимум энергии, что содействовало работе отрядов "Илья Муромец" на фронте.

Начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания действующей армии и флота РСФСР Сергеев. Военный комиссар Кузнецов"{7}.

За боевые заслуги четырем авиационным частям, отличившимся на фронтах гражданской войны, были вручены Почетные революционные Красные знамена ВЦИК, в том числе 51-му тяжелобомбардировочному отряду самолетов "Илья Муромец".

В начале 1920 г. журнал "Вестник Воздушного Флота" писал: "Центром русской тяжелой авиации надо считать дивизион воздушных кораблей "Илья Муромец". До самого последнего времени это была единственная организация в Российской

Республике, где концентрировалось все, касающееся тяжелой авиации, и только в этом году организовалась при Бюро изобретателей ВСНХ комиссия, занимающаяся проектированием большего самолета, и намечается открытие отделения тяжелых кораблей при летном отделе Главвоздухфлота... В настоящее время дивизион выполняет ряд разнообразных функций: формирует боевые отряды "Муромцев", организует воздушное сообщение на линии Казань Екатеринбург и т. п. Кроме этих основных своих функций, дивизион занимается подготовкой личного состава для тяжелой авиации как для текущих потребностей, так и для будущего мирного применения".

Рождение советских ВВС потребовало разработки новых теоретических основ их строительства, подготовки и боевого применения. Свое первоначальное оформление они нашли в Полевом уставе Красной Армии 1918 г., в проекте Наставления по боевому применению авиации на фронтах гражданской войны, изданном в 1919 г., в ряде документов Полевого управления Красного Воздушного Флота и полевых управлений авиации и воздухоплавания фронтов и армий. В статьях журнала "Вестник Воздушного Флота" и других печатных трудах появились некоторые положения о применении тяжелых бомбардировщиков.

Советские авиаторы, в том числе экипажи тяжелых кораблей, в годы гражданский войны с честью выполнили свой патриотический долг. Более полувека прошло с той поры, но советский народ советская молодежь не забывают подвигов старшего поколения авиаторов, совершенных во время смертельной вооруженной борьбы с многочисленными армиями белогвардейцев и интервентов.

Еще в ходе граждански войны партия, правительство и лично В. И. Ленин уделяли много внимания созданию условий для развития тяжелой авиации. Так, в начале 1920 г. при Бюро изобретателей ВСНХ была создана Комиссия по постройке тяжелых аэропланов (КОМТА), которая под руководством профессора Н. Е. Жуковского объединила выдающиеся ученых, конструкторов, авиаторов. Используя предыдущий опыт тяжелого самолетостроения в России, через два года после окончания гражданской войны эта комиссия построила первый советский тяжелый двухдвигательный самолет-триплан "КОМТА". Строители в трудное, голодное время выполнили титаническую работу, создав чертежи, произведя расчеты и построив машину в примитивных мастерских в Сарапуле. Самолет "КОМТА" был перевезен в Москву, и в 1923 г. на Ходынском поле (ныне центральный аэродром им. М. В. Фрунзе) летчик А. И. Томашевский провел его летные испытания.

После окончания гражданской войны молодая Советская республика приступила к восстановлению разрушенного народного хозяйства, созданию основ социализма. Однако партия не забывала о вражеском окружении, угрозе военного нападения и предпринимала меры по укреплению обороноспособности страны и усилению Вооруженных Сил и их составной части - ВВС. После войны наступил один из самых тяжелых этапов строительства авиации, в создании которой пришлось преодолеть невероятные материально-технические трудности.

О состоянии авиации того времени образно сказано в одной из статей М. В. Фрунзе: "Особенно важную роль в грядущих столкновениях будет играть воздушный флот. Такового у нас не имеется, ибо нельзя же серьезно считать флотом те несколько сотен аппаратов, которые среди наших летчиков известны под названием "гробов". Только исключительная доблесть и мужество нашего летного состава позволяют пользоваться ими"{8}.

По мере развертывания хозяйственного строительства и укрепления обороноспособности государства создание мощной авиации становилось всенародным делом. В то время лозунги нашей партии призывали: "Трудовой народ - строй воздушный флот!", "Пролетарий - на самолет!", "Даешь мотор!" и т. д.

Необходимо было в короткий срок преодолеть технико-экономическую зависимость от империалистических государств. Успешное претворение в жизнь ленинской программы индустриализации страны позволило создать необходимые материальные основы авиапромышленности и оснастить ВВС советскими самолетами.

В то время авиаконструкторы настойчиво искали пути строительства не вообще новых самолетов, а главным образом самолетов металлических конструкций. Конструкторское бюро, возглавляемое А. Н. Туполевым, одним из первых приступило к проектированию таких самолетов. И в 1923 г. был построен первый цельнометаллический трехместный самолет АНТ-2, развивавший скорость до 170 км/час. Впервые была решена проблема применения кольчугалюминия в качестве основного строительного материала. В конце того же года было начато проектирование первого в истории цельнометаллического двухмоторного тяжелого бомбардировщика ТБ-1. По своим размерам и летно-тактическим параметрам он не имел тогда себе равных. Его конструкция явилась удачным прообразом современных дальних бомбардировщиков. Это была крупная победа советских самолетостроителей, положившая начало новому этапу в развитии всей авиации, и особенно тяжелой.

ТБ-1 был первый самолет, построенный крупной серией (в

течение четырех лет - 620 машин). Он находился на вооружении дальней авиации около 10 лет. Его полетный вес составлял 6712 кг, полезная нагрузка - 2885 кг, скорость до 200 км/час, потолок - 4830 м, размах крыла - 29,6, длине - 17,5 м, площадь крыла - 121,5 кв. м, бомбовая нагрузка - до 1500 кг, стрелковое оборонительное вооружение - 6 пулеметов, экипаж - 6 человек.

В 1926 г. летчик А. И. Томашевский на ТБ-1 установил несколько мировых рекордов продолжительности полета с грузом. А в 1929 г. летчик А. С. Шестаков и штурман Б, В. Стерлигов совершит на этом самолете выдающийся перелет из Москвы в Нью-Йорк. Этот перелет свидетельствовал о совершенстве конструкции самолета, созданной советскими инженерами, о надежности авиадвигателей и высокой летной подготовке и выносливости авиаторов.

Если в 1918-1920 гг. интервенты испытали силу бомбовых ударов тяжелых бомбардировщиков деревянной конструкции "Илья Муромец", то менее чем через 9 лет наши недруги воочию увидели первые советские цельнометаллические тяжелые бомбардировщики. Наша авиация начала смело выходить на международные воздушные трассы, демонстрируя достижения конструкторской и научной мысли.

Самолет ТБ-1 в течение почти десяти лет составлял основу парка тяжелых бомбардировщиков, использовался как своеобразная летающая научно-испытательная лаборатория для проведения многих экспериментов. Так, в 1931 г. он применялся для транспортировки двух истребителей И-4. Для сокращения разбега при взлете на нем в 1932 г. были установлены стартовые ракетоускорители. На нем проводились испытания по сбрасыванию парашютного десанта и грузов, по дозаправке самолетов горючим в воздухе. На этих самолетах наши летчики участвовали в спасении полярной экспедиции на ледоколе "Челюскин".

В июле 1929 г. ЦК ВКП(б) принял постановление "О состоянии обороны СССР". В нем была изложена генеральная линия на коренную техническую реконструкцию армии, авиации и флота, было предусмотрено как можно быстрее внедрить в серийное производство новые типы самолетов.

Военное руководство разработало план строительства ВВС. В начале 1930 г. Реввоенсовет СССР утвердил программу создания новых типов самолетов, аэрофотоаппаратов и различных приборов, причем главное внимание уделялось тяжелой бомбардировочной авиации.

Авиаконструкторы и ученые, создавая тяжелые бомбардировщики, уже в то время успешно решили задачу

расчета свободонесущих крыльев и применения для них жесткой металлической обшивки. В результате в 30-х годах было выпущено несколько типов оригинальных тяжелых самолетов. В 1929 г, был построен и в декабре 1930 г. испытан новый тяжелый бомбардировщик ТБ-3 конструкции А. Н. Туполева.

ТБ-3 принадлежал к числу наиболее выдающихся самолетов своего времени. Это был первый в мире четырехмоторный цельнометаллический самолет-гигант, свободнонесущий моноплан с авиадвигателями мощностью 2400 л. с. ТБ-3 имел полетный вес 24 500 кг, полезную нагрузку - 6300 кг, дальность полета 1500-3270 км (в зависимости от нагрузки). Его схема - дальнейшее развитие ТБ-1 - стала определяющей для всех самолетов подобного класса и различного назначения.

ТБ-1 и ТБ-3 знаменовали собой качественный скачок в развитии ДА как отечественной, так и зарубежной. Эти самолеты проложили дорогу для создания других тяжелых самолетов и предопределили рациональную схему их конструкции.

Последний вариант ТБ-3 (образца 1936 г.) развивал скорость 288 км/час, имел экипаж из восьми человек, пять пулеметов, бомбовую нагрузку 5000 кг. На нем подготовлено целое поколение авиаторов. Более 15 лет он находился на вооружении и применялся в качестве тяжелого бомбардировщика, десантного и транспортного самолета.

ТБ-3 использовался в боевых действиях в районе озера Хасан, реки Халхин-Гол, на Карельском перешейке и в первые годы Великой Отечественной войны. Он не раз демонстрировал свои превосходные качества в различных условиях, в том числе и в полетах на Северный полюс. На нем было установлено несколько мировых рекордов.

В 1933 г. в Одессу на гидросамолетах прилетали итальянские летчики. Через год в Италию с ответным визитом были направлены три ТБ-3 с группой летчиков, инженеров и авиаконструкторов. Появление громадных самолетов в Италии произвело сенсацию, явилось свидетельством роста экономики СССР и мощи его ВВС.

ТБ-3 был незаменим для перевозки тяжелой большегабаритной военной техники. Он транспортировал легкий танк или автомашину с 45-мм орудием (техника размещалась под самолетом на подвесных рамах). Самолет обладал большой емкостью бензобаков (до 6000 кг), поднимал до 30 парашютистов или 35 бойцов с оружием.

1 мая 1932 г. была продемонстрирована растущая мощь тяжелой авиации состоялся воздушный парад. Над Красной площадью прошла авиаэскадрилья из девяти ТБ-3. Газеты в то

время писали, что иностранные корреспонденты были потрясены, они недоумевали: откуда у русских появилась такая воздушная мощь? Зарубежные авиаконструкторы, которые в свое время применяли для своих тяжелых самолетов устаревшую схему "Ильи Муромца", продолжали ее придерживаться и в 30-х годах. В США только через пять лет после первых полетов ТБ-3 был построен бомбардировщик Б-17.

В те годы самолеты ТБ-3 имели все же небольшую скорость, и в случае войны пни не смогли бы выполнять задания днем без сопровождения истребителей, а у последних был ограничен радиус. М. П. Тухачевский подсказал выход из этого положения: подвешивать истребители к ТБ-3. И уже в 1933 г. конструктор В. С. Вахмистров переоборудовал ТБ-3 под самолет-матку. К этому своеобразному летающему авианосцу подвешивались 3-5 истребителей, которые при необходимости отделялись от него и могли отражать атаки вражеских истребителей.

Советские авиаконструкторы не останавливались на достигнутом, настойчиво искали пути для создания новейших типов отечественных тяжелых самолетов. Еще в 1929 г. были начаты работы по созданию бомбардировщиков с огромной грузоподъемностью в 10 и 25 т, которые предполагалось применять для транспортировки техники и войск. И такой самолет - ТБ-4 - был построен в 1933 г. Он сыграл определенную роль в развитии последующих конструкций тяжелых самолетов. Это был цельнометаллический моноплан, но уже с шестью авиадвигателями, с бомбовой нагрузкой 4000 кг, а в перегрузочном варианте 10 000 кг, с полетным весом 33 тыс. кг, с мощным оборонительным вооружением (две 20-мм пушки и 10 пулеметов). Экипаж состоял из десяти человек. Тактико-технические данные ТБ-4 - грузоподъемность, дальность и потолок являлись новым мировым достижением.

Весной 1930 г. одна из конструкторских бригад приступила к проектированию нового тяжелого бомбардировщика ТБ-5. Его схему разработал Д. П. Григорович. Каркас самолета был металлический, а обшивка полотняная. Вес пустой машины - около 7.5 т, полетный вес - 12,5 т, бомбовая нагрузка - до 5т. Площадь крыла - 150 кв. м. Кабина летчика была закрытой. В ее носовой части устанавливалась вращающаяся пулеметная башня. Строительство самолета было закончено к маю 1931 г. К этому времени под руководством А. Н. Туполева был построен ТБ-3, превосходящий по своим качествам ТБ-5, который в серийное производство не пошел.

У коллектива авиазавода, строившего ТБ-3, возникла идея капитальной его модернизации. В короткий срок был разработан

проект новой машины, и в начале 1936 г. два самолета ДБ-А совершили полеты. Новый бомбардировщик по своей общей схеме и размерам напоминал ТБ-3, но уже не с гофрированной, а гладкой обшивкой, с полетным весом 19 500 кг, со скоростью на 50 км/час больше, чем у ТБ-3, с экипажем 11 человек. Самолет имел 6 пулеметов, 1 пушку. Кабины и пулеметные установки были застеклены. Внутренняя подвеска до 5000 кг бомб, полуубираемое шасси в обтекателях улучшали его аэродинамические качества. В конце того же года летчики М. А. Нюхтиков и М. А. Липкин на этом самолете установили два рекорда, подняв груз 10 и 13 т на высоту 7035 и 4535 м, а летчики Г. Ф. Байдуков и Н. Г. Кастанаев установили два рекорда скорости с грузом 5 т.

На одном из таких самолетов экипаж, возглавляемый Героем Советского Союза С. А. Леваневским, 12 августа 1937 г. вылетел в первый почтово-грузовой рейс в США, Полет осуществлялся в сложных метеоусловиях. На следующий день в 13 час. 40 мин. Леваневский прошел над Северным полюсом, а в 14 час. 32 мин. сообщил, что один из двигателей остановился. На этом радиосвязь прекратилась. Несмотря на длительные поиски, экипаж не был обнаружен.

Всего было построено 12 самолетов ДБ-А. В 1940 г. их производство прекратили ввиду начала строительства бомбардировщика ТБ-7.

В то время за рубежом считалось невозможным производить посадку тяжелых самолетов на грунт. Поэтому на Западе появились гидросамолеты лодочного типа. А советский конструктор А. Н. Туполев создал тяжелый самолет "Максим Горький" с полетным весом 42 т, который мог садиться на грунтовые аэродромы.

Это был уникальный самолет. Он принимал на борт до 70 пассажиров. Посадку обеспечивало шасси с воздушно-масляными амортизаторами. В осуществление смелой идеи конструктора не верили за границей. Один из английских журналов за два месяца до полета воздушного гиганта писал, что "русские гораздо более склонны к фантастическим разговорам, чем к реальным делам, в связи с чем нам едва ли придется услышать о полете этой машины".

Но первый полет "Максим Горький" совершил 17 июня 1934 г. Он имел выдающиеся характеристики: восемь двигателей мощностью до 8000 л. с., размах - 65 м, длина - 32,5 м, высота - 10,6 м, нормальный вес - 42 т, перегрузочный - 54 т, скорость - 260 км/час, потолок - 6000 м, дальность 2000 км. В оборудование кабины входили телефонный коммутатор и электростанция,

фотолаборатория, кинопередвижка, типография и т. д.

Конструкторы США пытались последовать примеру СССР. Построили самолет типа "Максим Горький", но он не смог оторваться от земли.

Повышение грузоподъемности, увеличение дальности и скорости полета было основным направлением в развитии тяжелой авиации в 1925-1935 гг. Перед конструкторами крупнейших государств всегда стояла трудноразрешимая задача соединить в боевом самолете пять важнейших качеств: скорость, высоту, дальность, маневренность, вооружение.

Наиболее успешно решили эту задачу советские самолетостроители. Но и им это удалось не сразу. Первоначально увеличение дальности достигалось двумя путями: за счет подвески дополнительных бензобаков и путем дозаправки горючим в полете. Так, уже в 1931 г. был разработан способ дозаправки в воздухе с помощью бензиноносца. Это обеспечивало 25-часовой беспосадочный полет. Авиаконструкторам была поставлена новая задача: на базе бомбардировщиков ТБ-3 и ТБ-4, имеющих дальность до 2500-3000 жм, создать самолет рекордной дальности, чтобы затем запустить его в серийное производство.

В короткие сроки был построен самолет "Рекорд дальности" (РД), который летом 1933 г. поднялся в воздух. Его расчетная дальность составляла 15 000 км. Свободонесущий цельнометаллический моноплан с одним авиадвигателем мощностью 860 л. с. имел значительную скорость и большую грузоподъемность. Запас горючего составлял 6100 кг. На нем был совершен ряд дальних перелетов, в том числе перелеты в США через Северный полюс, и установлены мировые рекорды.

В 1934-1935 гг. авиаконструкторы работают над созданием новейших -типов бомбардировщиков, превосходящих по грузоподъемности и дальности ТБ-3 и ТБ-4. Новые образцы тяжелых скоростных высотных дальних бомбардировщиков должны были выполнять боевые задания днем, без сопровождения истребителей и преодолевать противодействие средств ПВО противника.

Вскоре конструкторская бригада П. О. Сухого разработала схему бомбардировщика ДБ-1 на базе самолета РД. После испытаний он был сдан малой серией в производство. Однако из-за недостаточной скорости (200 км/час) он на вооружение не поступил.

Народный комиссар обороны Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов и его заместитель Маршал Советского Союза М. Н. Тухачевский, учитывая бурный рост военной техники и ее влияние на характер будущей войны, проявляли особую заботу о

развитии новых родов войск (авиации, механизированных и десантных войск) и разработке основ их применения. В 1933 г. на разборе учения войск в Белоруссии М. Н. Тухачевский отмечал: "В настоящее время на первое место выдвигаются военно-воздушные и бронетанковые силы. Им принадлежит ведущая роль на поле боя. К сожалению, в развитии этих родов и вообще в техническом оснащении мы еще отстаем от европейских армий. А отстающий всегда будет бит. Поэтому наша задача состоит сейчас в том, чтобы в кратчайший срок создать сильнейшую, с большим радиусом действия авиацию, мощные подвижные бронетанковые силы, модернизировать артиллерию, дать пехоте автоматическое стрелковое оружие и средства передвижения, дать войскам новые средства связи и управления, новое переправочное имущество"{9}.

В 1934 г., на XVII съезде партии, К. Е. Ворошилов доложил: "За время, прошедшее после XVI съезда партии, наши ВВС стали неузнаваемыми. Мы создали мощную тяжелую бомбардировочную авиацию и добились улучшения по всем другим видам авиации".

25 апреля 1935 г. Советское правительство утвердило план развития ВВС на 1935-1937 гг. В те годы техническая реконструкция преобразила ВВС. Авиапромышленность освоила массовое производство различных типов самолетов, в том числе дальний бомбардировщик ДБ-3. А летчики М. М. Громов, В. П. Чкалов, В. К. Коккинаки на дальних самолетах осуществили ряд выдающихся полетов. Только в 1987 г. наши летчики установили около 30 международных рекордов дальности, высоты и скорости полета.

Самолетный парк ДА качественно обновился и количественно увеличился. Для нее строились бомбардировщики только цельнометаллической конструкции, с изменяемым в полете шагом воздушного винта, с закрытыми кабинами, убирающимися шасси. Были созданы мощные авиадвигатели водяного и воздушного охлаждения. Все это позволило увеличить скорость, дальность, грузоподъемность и поднять потолок самолетов.

Призыв Коммунистической партии - "Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех!" - нашел горячий отклик среди ученых, конструкторов, рабочих авиапромышленности и летного состава.

За годы двух пятилеток была создана мощная авиапромышленность, которая начала выпускать современные самолеты-истребители, дальние и ближние бомбардировщики.

Новый тип дальнего бомбардировщика конструкции С. В. Ильюшина начал проектироваться и строиться еще в 1933 г. и был

выпущен в двух вариантах: ДБ-3 (1935 г.) и ДБ-3ф (1936 г.). ДБ-3 в марте 1936 г. прошел испытания. 1 Мая он принимал участие в воздушном параде. На Красной площади летчик В. К. Коккинаки совершил на нем несколько петель Нестерова. Раньше фигуры высшего и сложного пилотажа не производились на тяжелом бомбардировщике.

На другой день пилота и конструктора пригласили в Кремль, где члены правительства поздравили их, подробно расспросили о качественных данных бомбардировщика. Здесь же было принято решение о передаче ДБ-3 в серийное производство. Производство ДБ-3 было начато с 1938 г. Всего было построено около 6200 машин. ДБ-3 стал основным самолетом ДА, находился на вооружении более 10 лет, успешно применялся на фронте.

Это был низкоплан с двумя звездообразными двигателями воздушного охлаждения М-85 по 800 л. с. Оборонительное вооружение составляли два пулемета, бомбовая нагрузка достигала 1000 кг. Полетный вес б перегрузочном варианте равнялся 9700 кг.

При дальнейшей модификации но всем показателям, особенно по дальности полета, ДБ-3 превосходил однотипный немецкий бомбардировщик "хейнкель".

ДБ-3 - новое достижение тяжелого самолетостроения. Наряду с достаточной грузоподъемностью он обладал приличной маневренностью. ДБ-3 претерпел несколько модификаций, и незадолго до войны на нем были установлены мощные двигатели, увеличена бомбовая нагрузка, и в 1940 г. он получил название Ил-4. При наличии двух авиадвигателей мощностью по 1100-л. с. самолет развивал скорость до 440 км/час, потолок достигал 9700 м, дальность полета 3800 км, бомбовая нагрузка - 1000-2500 кг, взлетный вес - 11 300 кг. Экипаж - три человека. Самолет был оснащен мощной связной радиостанцией, радиополукомпасом, а в ходе войны - автопилотом и другими приборами, необходимыми для дальних полетов в ночных и сложных метеоусловиях. Последний вариант этого самолета с радиусом действия 500 км мог нести нагрузку до 2700 кг, развивать максимальную скорость на высоте 4000 м до 400 км/час. Однако обычная крейсерская скорость на высотах 1000-1500 м не превышала 280 км/час.

В 1938 г. советский народ приступил к выполнению третьей пятилетки. Третий военный пятилетний план предусматривал дальнейшее строительство дальней авиации с учетом экономических возможностей государства, международной обстановки, требований военной науки. Большое внимание уделялось широкому строительству дальних бомбардировщиков,

общему увеличению состава ДА.

Неузнаваемо изменилась авиапромышленность: в 1938 г. было выпущено около 5,5 тыс. самолетов против 860 в 1930 г. {10}. Улучшились все качественные показатели тяжелых бомбардировщиков: скорость увеличилась на 70%, высота - на 77%, дальность - на 61%. Удельный вес дальней авиации в составе ВВС возрос с 10,6% до 20,6%.

Одним из показателей успехов авиаторов в летной подготовке, физической выносливости, морально-психической устойчивости, а также высокого уровня развития авиапромышленности и качества выпускаемых самолетов являлись дальние перелеты. Характерно, что большинство этих перелетов и рекордов было осуществлено главным образом на самолетах дальнего действия. В 1929 г. экипаж, возглавляемый летчиком С. А. Шестаковым, на ТБ-1 совершил перелет в США. Экипаж самолета РД В. П. Чкалова пролетел над просторами Арктики, а через год состоялся рекордный перелет через Северный полюс в США. Вслед за ним экипаж М. М. Громова осуществил также перелет через Северный полюс в США. В мае 1937 г. отряд ТБ-3 под руководством М. В. Водопьянова совершил перелет в район Северного полюса и произвел посадку на плавучую льдину.

Советские конструкторы в предвоенные годы упорно трудились над созданием дальних тяжелых самолетов высокого качества. Так, еще в 1934 г. конструкторской бригадой В. М. Петлякова под руководством А. Н. Туполева было начато проектирование новейшего бомбардировщика ТБ-7, который явился дальнейшим развитием ТБ-3.

Это был первый высотный скоростной дальний тяжелый бомбардировщик, отвечающий требованиям того времени и предвосхитивший развитие этого класса самолетов на несколько лет вперед. Оборонительное вооружение ТБ-7 состояло из семи пулеметов и одной пушки, экипаж насчитывал девять человек, полетный вес достигал 32 000 кг.

Испытания ТБ-7 были проведены в августе 1938 г., результаты были отличные. На рекордной высоте 12 000 м была достигнута скорость свыше 400 км/час.

В акте государственной комиссии было записано: "Проведенными испытаниями ТБ-7 установлено: самолет обладает потолком большим, чем у современных истребителей; высокая маневренность на высотах 8000-10 000 м обеспечивает прицельное бомбометание и хорошую защиту от огня зенитной артиллерии. Все эти качества делают самолет практически неуязвимым для современных средств нападения". Эти скупые

строки документа говорят о многом: тяжелый дальний бомбардировщик превзошел по своим качествам лучшие иностранные бомбардировщики и даже истребители. А ведь тогда еще не было высотных авиадвигателей. А. Н. Туполев и здесь решил проблему высотности полета. На опытном самолете он установил дополнительный, пятый двигатель, который приводил в движение мощный нагнетатель и обеспечивал наддувом основные авиадвигатели. Благодаря такому устройству ТБ-7 поднимался на большую высоту.

Весной 1938 г. был построен второй экземпляр ТБ-7. Он претерпел ряд модификаций и был выпущен с четырьмя высотными двигателями, бомбовой нагрузкой - 2000-5000 кг, скоростью - 430 км/час на высоте 8600 м, с практическим потолком - 11 200 м, дальностью в перегрузочном варианте - 6500 км.

Стрелковое вооружение состояло из двух пушек и четырех пулеметов.

Наши воздушные корабли в то время были самые грузоподъемные в мире. Но, как известно, основная задача дальнего бомбардировщика заключается не только в поднятии большого груза, но и в успешной доставке его к цели в глубокий тыл противника. К началу второй мировой войны скорость н дальность полета наших бомбардировщиков оказались уже недостаточными. Вполне понятно, что отставание наших самолетов вызывало законное беспокойство и тревогу. В начале 1939 г. Советское правительство провело совещание авиаконструкторов, инженеров, командования ВВС. На этом совещании особенно активно выступал начальник НИИ ВВС Н. Филин, Он настойчиво доказывал острую необходимость запуска бомбардировщика ТБ-7 в массовое серийное производство. "Сталин возражал, - вспоминает участник этого совещания авиаконструктор А. С. Яковлев, - он считал, что нужно строить двухмоторные бомбардировщики, и числом побольше. Филин настаивал, его поддержали некоторые другие. В конце концов Сталин уступил, сказав: - Ну будет по-вашему, хотя вы меня и не убедили"{11}.

К сожалению, очень перспективный самолет ТБ-7, видимо, без большого желания был пущен в серийное производство незадолго до начала войны на одном из заводов параллельно с фронтовым пикирующим бомбардировщиком Пе-2. Вскоре, уже в ходе войны, дальний бомбардировщик ТБ-7 был снят с производства окончательно (выпущено всего около 100 машин), и завод перешел на строительство Пе-2. Обстоятельства вооруженной борьбы требовали большого количества фронтовых

бомбардировщиков для поддержки войск, каким и был Пе-2. Экономика страны не позволяла одновременно и в большом количестве строить еще и дорогостоящие ТБ-7.

Незадолго До нападения Германии на СССР начались испытания нового самолета ДБ-ЛК (дальний бомбардировщик - летающее крыло), сконструированного группой В. Н. Беляева. Это был цельнометаллический корабль необычной схемы. Его крыло типа "бабочка" имело сильно выраженную обратную стреловидность. Два фюзеляжа представляли собой как бы удлиненные гондолы авиадвигателей и заканчивались вращавшимися пулеметными установками.

Крыло с обратной стреловидностью общей площадью около 57 кв. м имело переменный профиль. Шасси было двухколесное, убираемое в специальные отсеки фюзеляжей. Экипаж бомбардировщика состоял из четырех человек. В левом фюзеляже размещались командир корабля и стрелок, в правом - штурман и стрелок-радист. Каждый воздушный стрелок мог вести огонь из двух пулеметов. Кроме четырех хвостовых пулеметов в центроплане были установлены еще два пулемета.

В бомбовых люках подвешивались четыре бомбы по 250 кг или несколько десятков мелких, общим весом до 1000 кг. В перегрузочном варианте самолет мог поднимать до 2000 кг бомб. Взлетный вес с нормальной нагрузкой составлял более 9 тыс. кг., а в перегрузочном варианте - 10 670 кг.

Самолет имел два двигателя М-87б мощностью по 950 л. с. Во время испытаний скорость полета у земли составляла 395 км/час, а на высоте более 5000 м - свыше 480 км/час, потолок - 8500 м, дальность полета с 1000 кг бомб - 1270 км, максимальная - 2900 км. Однако в серийное производство он не был принят ввиду некоторых конструкторских недостатков. Наиболее существенный из них - ограниченный обзор из кабин летчика и штурмана. Самолет был модифицирован, но в связи с нападением фашистской Германии на СССР работы над ДБ - ЛК были прекращены.

Перед войной на базе цельнометаллического пассажирского самолета "Сталь-7" конструкторским коллективом, руководимым В. Г. Ермолаевым, был построен дальний скоростной бомбардировщик Ер-2. Это был свободнонесущий среднеплан с крылом типа "обратная чайка" и двухкилевым хвостовым оперением. Большая дальность полета Ер-2 была достигнута благодаря установке на нем дизелей с низким удельным расходом горючего. Ер-2 строился в небольшом количестве (144 машины){12}, был принят на вооружение и участвовал в боях в начале, а затем и в конце войны.

Важно отметить, что в тридцатые годы авиационная техника непрерывно не только бурно развивалась, но и усложнялась. Повышалась степень автоматизации в управлении самолетом, точность действий ряда систем. Увеличилось число чутких, безошибочно действующих помощников летчиков - автоматов. Навигационное оборудование позволяло совершать полеты в сложных метеоусловиях в любое время суток. Был осуществлен переход от механического способа сбрасывания бомб к электрическому, заменены визуальные механические прицелы оптическими полуавтоматами. Стали совершеннее бомбодержатели. Была разработана стройная теория воздушной стрельбы, бомбардировочных расчетов и самолетовождения . Изданы таблицы бомбардировочных расчетов и "Наставление по бомбардировочной подготовке", созданы новые типы авиабомб. Все это в значительной мере облегчало работу штурманов кораблей, повышало меткость бомбометания и улучшало самолетовождение, а в целом увеличивало эффективность применения ДА.

Незадолго до начала второй мировой войны Комитет Обороны принял постановление о строительстве нескольких современных по тому времени самолетостроительных и авиадвигательных заводов. Предприятия, перестраивающиеся на выпуск авиационной продукции, оснащались новейшим оборудованием. В результате мощности авиапромышленности к концу 1940 г. возросли только по сравнению с 1939 г. более чем на 70%.

В конце 1940 г. были предприняты мероприятия, направленные на ускорение серийного производства новых типов ближних и средних бомбардировщиков. Однако промышленность не поспевала за требованиями времени.

Несмотря на то, что развитию ДА уделялось очень большое внимание, затрачивались немалые средства для разработки многочисленных типов тяжелых бомбардировщиков, большинство из них, не успев поступить в серийное производство, устаревало, другие строились в малом количестве.

Удачно сконструированные последние два типа дальних скоростных бомбардировщиков ТБ-7 и Ер-2 по ряду причин очень долго не были сданы в серийное производство, а начатое строительство осуществлялось медленными темпами.

Таким образом, к началу войны ДА в сравнений с другими родами авиации не имела ближайших реальных перспектив полного перевооружения на новейшие типы бомбардировщиков. И все же советская дальняя авиация внушала известные опасения нашим противникам.

Значительные изменения характера вооруженной борьбы, стремительное развитие авиации, увеличение калибра авиабомб, необходимость нанесения ударов по важным военно-промышленным объектам, политическим и административным центрам в глубоком тылу противника с первых же дней второй мировой войны по-новому поставили вопрос о применении дальних бомбардировщиков.

В начале 1941 г. в крупнейших государствах начали производить тяжелые дальние бомбардировщики. Новейшими типами дальних бомбардировщиков в то время являлись: в СССР - ТБ-7; в США - "Боинг" (В-17) со скоростью 483 км/час, бомбовой нагрузкой до 5000 кг и дальностью до 6100 км и "Консолидейтед" (В-24) со скоростью 480 км/час, бомбовой нагрузкой до 4000 кг и дальностью до 6400 км; в Англии - опытный самолет "Шорт - Стерлинг" со скоростью 443 км/час; в Германии срочно началась модификация пассажирских самолетов типа Ю-90 н "Фокке-Вульф - Кондор" в вариантах бомбардировщиков: Ю-89 и "Фокке-Вульф - Курьер". В то же время в Германии почти не развивалась стратегическая авиация, вооруженная тяжелыми бомбардировщиками с достаточной дальностью полета и большой бомбовой нагрузкой.

В советской ДА не только улучшились летно-тактические данные ее самолетов, но и увеличился ее удельный вес в ВВС. ДА значительно выросла и в количественном отношении. Так, если к началу 30-х годов в составе ВВС. До 51% всех самолетов были разведывательного типа и только около 19% бомбардировщиков, то к началу войны их было уже 43%, в том числе 12% дальних. Вес бомбового залпа с 1934 по 1939 г. увеличился в 3 раза. На территории Европы уже не было районов и объектов, недосягаемых для ДА.

За годы предвоенных пятилеток (1929-1941 гг.) самолетный парк советских ВВС возрос более чем в 13 раз, ДА - в 7,4 раза{13}. ДА дважды перевооружалась на новые типы самолетов: в 1929-1983 гг. - на ТВ-1 и ТБ-3; в 1936 г. - на ДБ-3; в 1940 г. - на Ил-4 и ТБ-7 (завершилось уже в ходе войны).

Созданные до начала войны скоростные высотные дальние бомбардировщики Ил-4, ТБ-7, Ер-2 но основным тактико-техническим показателям были признаны лучшими в мире. Все они поступили в серийное производство. Однако для перевооружения ДА до нападения Германии не хватило времени.

По мере развития авиапромышленности, количественного и качественного роста самолетного парка тяжелых бомбардировщиков и летно-технического состава, с учетом характера и возрастания объема боевых задач, предстоящих

выполнять ДА в войне, развития теоретической мысли, удельного веса ее в составе ВВС и других факторов формировалась организационная структура ее частей и соединений.

В 1921-1941 гг. совершался переход от отдельного воздушного дивизиона, авиаотрядов и эскадрильи к авиационным бригадам, корпусам, воздушным армиям, полкам, дивизиям. Все это проходило в неразрывной связи с развитием военной стратегии, оперативного искусства и тактики.

После гражданской войны в составе ВВС находился всего лишь дивизион тяжелых бомбардировщиков "Илья Муромец" из двух отрядов. В конце 20-х годов появились отдельные авиаотряды, затем эскадрильи тяжелой авиации, вооруженные ТБ-1 (по 19 самолетов в каждой).

В зависимости от поступления ТБ-1 возрастала численность эскадрильи до 30-31 машины, что позволило перейти к формированию первых грех авиабригад тяжелой бомбардировочной авиации в составе 3-4 эскадрилий (по 12 самолетов в каждой). Кроме того, в каждой бригаде имелось еще по одной эскадрилье из 12 двухмоторных самолетов Р-6. Материально-техническое и специальное обеспечение эскадрилий возлагалось на авиационные парки, входившие в состав авиабригад.

Большое развитие ДА получила в начале 30-х годов. 23 января 1930 г. Реввоенсовет СССР утвердил первый пятилетний план капитального строительства ВВС. Основное внимание уделялось при этом организации мощной бомбардировочной авиации, удельный вес которой в ВВС к концу пятилетки должен был составлять не менее 38%{14}.

В марте 1932 г. в новом постановлении Реввоенсовета СССР "Об основах организации ВВС РККА" были определены более широкие перспективы развития ДА, а также новые стратегические и оперативно-тактические взгляды на ее организационное строительство и боевое применение. Учитывая все возрастающую роль авиации в вооруженной борьбе, Реввоенсовет СССР признал необходимым успешно развивающиеся подразделения и части тяжелой бомбардировочной авиации организационно объединить в крупные оперативные соединения, обеспечивающие по своему боевому и численному составу самостоятельное решение задач оперативного значения. В начале 1933 г. тяжелые бомбардировочные отряды, эскадрильи, бригады были объединены в авиационные корпуса (по 3 бригады в каждом, в бригаде по 40-50 самолетов).

Для самостоятельного выполнения задач стратегического характера в 1936-1938 гг. авиабригады и корпуса, базировавшиеся

в европейской части страны, были сведены в воздушные армии. Таких армий, как их тогда называли армии особого назначения (АОН), было сформировано три. Армии имели сотни тяжелых бомбардировщиков. Это были оперативные авиационные объединения, подчиненные НКО СССР.

В 1938 г. организационная перестройка вступила в новый этап. Управления авиакорпусов были расформированы. Вместо крупных по своему составу эскадрилий были сформированы авиационные полки, которые стали основной тактической единицей (частью) и состояли из 4-5 эскадрилий по 12 самолетов в каждой.

Незадолго до Великой Отечественной войны из опыта малых, локальных войн (главным образом в Испании и на Карельском перешейке) были сделаны не вполне обоснованные выводы о применении некоторых родов войск и ВВС. Наметилась тенденция ограничить задачи ВВС преимущественно оперативно-тактическими рамками, то есть действиями в основном на поле боя, без широкого применения ДА. Такие взгляды неблагоприятно отразились на изменении ее организационных форм, росте и строительстве новейших типов самолетов.

В начале 1940 г. были проведены крупные мероприятия по реорганизации ДА. По рекомендации командования ВВС АОН были расформированы. Вместо них были вновь созданы управления авиакорпусов (в каждом по две авиадивизии двухполкового состава). В оперативном отношении корпуса были подчинены командующим ВВС военных округов.

На 1 января 1941 г. в состав дальней авиации входило несколько авиакорпусов, вооруженных в основном самолетами ДБ-3.

В условиях возрастающей угрозы нападения на СССР, на основе изучения опыта применения ВВС на Западном фронте, в середине 1940 г. Народный комиссариат обороны, Генеральный штаб вместе с командованием ВВС разработали и внесли в ЦК ВКП (б) рекомендации по реорганизации и перевооружению ВВС. Эти предложения были утверждены правительством.

Постановлением правительства "О реорганизации авиационных сил Красной Армии" от 25 июня 1940 г. предусматривалось формирование новых 106 авиационных полков, в том числе 15 для ДА{15}, расширение и укрепление вузов ВВС, перевооружение частей новыми типами самолетов, в том числе (в течение 1941 г.) 45% полков ДА на улучшенный бомбардировщик Ил-4 и самолеты Ер-2, а 33% полков, вооруженных самолетами ТБ-3, на новейший бомбардировщик ТБ-7.

По намеченной программе к июню 1941 г. в ВВС удалось сформировать и укомплектовать самолетами только 19 полков, в том числе 13 дальнебомбардировочных{16}. Кроме того, по приказу НКО от 3 марта 1941 г. было начато формирование пяти новых тяжелобомбардировочных полков в составе 48-49 самолетов ТБ-3 каждый, причем машины для них были изъяты из авиашкол и внутренних округов{17}.

К началу войны в каждом авиационном корпусе было начато формирование по одной истребительной авиадивизии дальнего сопровождения.

Постоянно заботясь об укреплении авиации, ЦК ВКП (б) и Совет Народных Комиссаров СССР в ноябре 1940 г. и феврале 1941 г. приняли постановления, которые предусматривали дальнейшее увеличение численности авиационных частей и соединений, улучшение подготовки авиационных кадров, реорганизацию авиационного тыла.

Организационные мероприятия предполагалось завершить в основном во второй половине 1941 года.

В западных приграничных военных округах (по линии Новгород - Смоленск Курск - Запорожье - Скоморохи) дислоцировались 29 авиаполков (9 дивизий), в которых насчитывалось 1346 самолетов (в том числе 1021 исправных) и 931 боеготовый экипаж{18}.

К началу войны ДА оказалась вооруженной устаревшими типами бомбардировщиков: ДБ-3 до 86%, ТБ-3-14%. Новейших ТБ-7 было всего 11 машин{19}.

Авиакорпусами (с 1-го по 4-й) командовали генерал-майор авиации В. И. Изотов, полковники К. Н. Смирнов, Н. С. Скрипко, В. А. Судец; 5-й авиакорпус находился на Дальнем Востоке в стадии формирования.

Дальняя авиация стала существовать как один из видов авиации еще до начала войны. Для руководства ее авиасоединениями в Управлении ВВС было создано Управление авиации Главного Командования, до мая 1941 г. именовавшееся Управлением ДВА, а с мая по сентябрь 1941 г. - Управлением АДД. Возглавлял Управление до апреля 1941 г. заместитель командующего ВВС по дальней авиации (фактически ее командующий), участник боев в Испании, Герой Советского Союза, генерал И. И. Проскуров, а затем полковник Л. А. Горбацевич.

Изменилась и организационная структура частей тыла, который после нескольких реорганизаций выделился из строевых частей. Так называемая парковая организация не отвечала новым требованиям. Она сковывала оперативную подвижность

авиаполков. Поэтому незадолго до войны стала внедряться система, при которой авиатыл стал автономным. Авиабазы упразднялись. Вместо них формировались батальоны аэродромного обслуживания (БАО).

В целом же ДА к началу войны полностью не завершила организационную перестройку. Значительная часть полков находилась в стадии доукомплектования и переучивания на новую технику. В связи с этим отработка элементов боевого применения (бомбометание на полигоне, воздушная стрельба по конусу, радиосвязь и т. д.), а также тактическая подготовка экипажей в этих полках подвигались медленно.

К полетам в простых и сложных метеоусловиях днем основная масса летного состава была подготовлена.

Отрабатывались полеты на полный радиус в составе полка днем и ночью, бомбометание в составе эскадрильи, частично в составе авиаполка. Взаимодействие бомбардировщиков с истребителями сопровождения было освоено только в общих чертах. Однако летный состав имел хорошую летную и тактическую подготовку, высокое бомбардировочное и штурманское мастерство.

В целом ДА, как резерв Главного Командования, располагая значительным количеством дальних бомбардировщиков и боеготовых экипажей, обладала достаточной ударной силой. Однако оргструктура ее авиасоединений и частей была очень громоздкой. Это усложняло базирование и материально-техническое обеспечение частей.

Благодаря постоянному вниманию и заботам партии и правительства начиная с конца 20-х годов молодая, но быстро растущая ДА все прочнее становилась на ноги, преодолевала "болезни" роста и развития, набиралась сил. С каждым годом крепли ее крылья, мужали и закалялись ее кадры, расширялся диапазон возлагаемых на нее задач, разрабатывались и проверялись теоретические взгляды на применение ев соединений.

В связи с массовым вооружением частей, сведенных в авиационные бригады, а затем авиакорпуса, тяжелыми бомбардировщиками ТБ-1 и ТБ-3 оформилась новая отрасль советского военного искусства - оперативное искусство ВВС, которое разрабатывало теоретические взгляды на применение ДА.

Известно, что в ходе первой мировой войны тяжелые бомбардировщики "Илья Муромец" выполняли задачи оперативного значения. Они наносили удары по железнодорожным узлам, складам, аэродромам, оперативным резервам немецких войск. В конце войны бомбардировщики

Германии совершали налеты на Лондон и Париж, а бомбардировщики и Франции и Англии разрушали военно-промышленные объекты в различных районах Германии. Это были первые попытки воюющих государств силами авиации решить задачи оперативно-стратегического значения.

В годы гражданской войны получили дальнейшее развитие основные принципы оперативно-тактического применения тяжелых бомбардировщиков.

Опыт первой мировой и гражданской войн учитывали советские военно-авиационные специалисты при разработке проблем теории применения ДА. Значительный вклад в разработку оперативного искусства внесли видные авиационные командиры и ученые: А. Н. Лапчинский, В. В. Хрипин, П. П. Ионов, Е. И. Татарченко.

Участник первой мировой и гражданской войн комкор В. В. Хрипин пришел в авиацию в 1916 г. До 1937 г. он служил в Управлении ВВС, занимая должности от начальника отдела до заместителя командующего ВВС. В ряде статей еще в 1925 г. он высказывал идею о самостоятельных воздушных операциях ВВС, при этом предпочтение отдавал тяжелой бомбардировочной авиации. Он обосновывал необходимость создания воздушных армий и дальней авиации. Поэтому не случайно, когда в 1937 г. была создана советская стратегическая бомбардировочная авиация, В. В. Хрипин, как одни из видных теоретиков и поборников ее создания, был назначен командующим одной из армий особого назначения.

В книге В. В. Хрипина "Воздушная война", написанной совместно с Е. И. Татарченко и вышедшей в свет в 1934 г., рассматривались возможные варианты воздушных операций ДА в целях воздействия по объектам глубокого вражеского тыла и роль ДА в борьбе за господство в воздухе. Через два года он написал новый труд - "Воздушная операция", в котором излагались важнейшие принципы оперативного искусства ВВС. В дальнейшем эти положения стали основой оперативного искусства ДА. Ценный вклад в разработку основ оперативного искусства ДА внес А. Н. Лапчинский. Среди его многочисленных трудов особый интерес вызвали "Бомбардировочная авиация" (1937 г.) и "Воздушная армия" (1939 г.), в которых излагались взгляды на применение ДА в ударе по глубокому вражескому тылу. В то же время он подверг критике концепции буржуазных идеологов по применению ВВС.

В 30-х годах ВВС крупнейших государств получили большое развитие. Особенно увеличился удельный вес главной ударной мощи - бомбардировочной авиации (например, до 50% в

Германии), ВВС из рода войск оформились в вид Вооруженных Сил, способный самостоятельно решать задачи оперативно-стратегического значения.

В связи с этим за рубежом возникли различные теории "самостоятельной воздушной войны". Наибольший интерес вызывала доктрина итальянского генерала Дуэ. Он пытался доказать, что наличие мощных ВВС произвело переворот в военном деле, в вооруженной борьбе и способах ее ведения, что сухопутные армии и ВМФ утратили свое значение. Ныне, считал Дуэ, одни ВВС способны одержать победу над противником{20}.

Дуэ предлагал создавать специальные воздушные армии, которые смогут завоевать господство в воздухе и сокрушительными ударами в промышленным и политическим центрам подавить способность противника к сопротивлению. Основу воздушных армий, по Дуэ, должны были составлять соединения дальней авиации.

Вторая мировая война показала всю несостоятельность, антинаучность подобных взглядов. Ни одной из воюющих стран решающих успехов силами только авиации достичь не удалось. Не выдержали испытаний и расчеты на широкое применение стратегической авиации для ударов по объектам глубокого тыла только в дневных условиях. Первые же месяцы войны на Западном фронте характеризовались переходом от дневных действий бомбардировщиков Германии и Англии к ночным. Это было вызвано большими потерями самолетов от средств ПВО. Интенсивные налеты бомбардировщиков ночью поставили перед Германией и Англией проблему создания сильной ночной истребительной авиации. Но первые попытки создать специальный ночной истребитель не увенчались успехом.

Советская военная наука, подвергнув критике различные несостоятельные буржуазные концепции о решающей роли ВВС в войне, учла их отдельные положения при разработке теории оперативного искусства ВВС, при формировании воздушных армий, Наша военная наука считала недопустимым переоценивать какой-либо один вид Вооруженных Сил в войне, отдавать ему предпочтение. Уже тогда была твердая уверенность в том, что успеха в операциях и войне в целом ; можно достичь только общими усилиями всех видов и родов войск. На основе оценки новых средств вооруженной борьбы, особенно тяжелых дальних бомбардировщиков, средств десантирования, новых танков, дальнобойной артиллерии, советская военная наука разработала теорию глубокой наступательной операции. В ней важная роль отводилась ВВС, и особенно их главной ударной силе - дальней авиации.

Теория глубокой наступательной операции была положена также и в основу оперативного применения ДА. На нее возлагались задачи по срыву железнодорожных, автомобильных и морских перевозок, уничтожение вражеской авиации на аэродромах, поражение линейных сил флота в открытом море и в базах, а также отражение морских десантов. В отдельных случаях ДА могла привлекаться для решения задач и в тактической зоне.

Примерно за пять лет до начала войны началась разработка общей теории оперативного искусства советских ВВС, в том числе и для ДА. Основной формой решения оперативно-стратегических задач согласно вышедшей в 1936 г. "Временной инструкции по самостоятельным действиям воздушных сил РККА" признавались самостоятельные воздушные операции. Однако теория этих операций к началу войны разработана не была. В указанной инструкции отмечалось, что "боевая авиация благодаря мощи своего вооружения, скорости и большому радиусу действия может решать крупные оперативные задачи во все периоды войны". Как видим, имелось в виду главным образом состояние ДА. Она в то время обладала лучшими самолетами, имела эффективные средства поражения, достаточные скорости и большую дальность полета.

Отмечая неуклонный быстрый количественный и качественный рост ВВС, особенно дальней авиации, ее роль и значение в вооруженной борьбе и способность выполнять самостоятельно задачи оперативно-стратегического значения, Нарком обороны К. Е. Ворошилов в своей речи, посвященной 20-летнему юбилею Красной Армии, отмечал: "Авиационным частям в будущих войнах отводится, как известно, серьезная, разносторонняя, в том числе и большая самостоятельная роль. На них будут возложены задачи не только комбинированных во взаимодействии с другими родами войск ударов, им будет предоставлено решение и самостоятельных стратегических задач"{21}.

Боевой устав бомбардировочной авиации допускал привлечение дальней авиации и для ударов по вражеским войскам и объектам на поле боя, в тактическом и оперативном тылу в интересах поддержки сухопутных войск и ВМФ. Предусматривались случаи, когда ДА будет наносить удары по объектам и в зоне досягаемости ближнебомбардировочной авиации. Такие действия предполагались тогда, когда для уничтожения важных объектов или группировок войск противника у командования фронта не окажется достаточных сил авиации и средств поражения.

Советская военная наука в предвоенные годы рассматривала

наступление как главный и решающий вид вооруженной борьбы. На ДА в наступательных операциях возлагалась задача (в особых случаях) борьбы с резервами и срыва железнодорожных, автомобильных и морских перевозок, уничтожении авиации на аэродромах, подавления войск и техники в тактической и оперативной глубине, уничтожения сил ВМФ (кораблей, морских десантов и объектов в портах).

При организации боевых действий рекомендовалось: массировать усилия ДА на направлении главных ударов войск и на уничтожение важных объектов; днем и ночью и в плохих метеоусловиях наносить удары по противнику; обеспечивать внезапное применение авиачастей; экономно расходовать свои силы; проявлять активность и смелую инициативу каждому командиру, экипажу.

К сожалению, не были определены теоретические положения о применении ДА для поддержки войск на поле боя, особенно ночью. Эти вопросы пришлось разрабатывать и решать практически в первые же недели войны.

В ходе оборонительных операций войск усилия ДА намечалось концентрировать на направлении главного удара противника, чтобы уничтожить танки, пехоту, подходившие резервы, склады, станции снабжения, парализовать работу коммуникаций, сорвать подвоз боевых и материально-технических средств. Рекомендовалось решительными действиями по коммуникациям срывать мобилизацию и нарушать планомерное сосредоточение вооруженных сил противника, наносить удары по военно-промышленным центрам и другим важным объектам в его стратегическом тылу.

При этом подавление вражеской авиации на аэродромах, срыв железнодорожных, автомобильных, морских и речных перевозок, разрушение военно-экономических центров предусматривалось осуществлять не только отдельными сосредоточенными ударами, но и проведением воздушных операций.

Существенным недочетом являлось то, что не были разработаны способы действий ДА по срыву и отражению внезапного массированного удара войск и авиации противника в первые часы наступления, организации действий по объектам его глубокого тыла.

Одновременно были разработаны основы тактики ДА главным образом при действиях по различным объектам глубокого тыла врага. Предусматривалось много мероприятий по оперативному и боевому обеспечению ударов соединений ДА по глубокому тылу: воздушная разведка объектов удара,

предварительное и надежное подавление истребительной авиации противника в полосе пролета Дальних бомбардировщиков, непосредственное сопровождение их в полете истребителями, уничтожение средств ПВО в районе нанесения ударов.

Основными способами действий ДА считались сосредоточенные удары крупными силами (полками, дивизиями), а между ними эшелонированные действия мелкими группами (эскадрилья, звено).

Роль ДА определялась способностью поражать любые объекты с высокой точностью и эффективностью на удалениях, недоступных для других родов авиации, возможностью применять все типы бомб по стационарным объектам и движущимся целям, способностью вести стратегическую разведку.

В основе организации взаимодействия соединений ДА между собой, с другими видами авиации, с ВМФ, войсками ПВО лежало согласование усилий, направленных на успешное выполнение задач воздушной операции.

Проект Полевого устава Красной Армии 1939 г. хотя и допускал самостоятельные воздушные операции дальней авиации, однако в обстановке начавшейся второй мировой войны главнейшей ее задачей уже считалось содействие успеху войскам в бою и операции.

В связи с этим в проекте Полевого устава Красной Армии 1941 г. было определено, что взаимодействие войск и авиации является решающим условием успеха в бою и операции.

В целях лучшего согласования вопросов взаимодействия рекомендовалось направлять представителей от авиационных соединений в штабы сухопутных войск. В наиболее же ответственные этапы операции авиационному командиру с группой офицеров штаба надлежало находиться на командном пункте общевойскового командования.

Таким образом, советским военным искусством еще до войны были сформулированы основные положения по организации взаимодействия авиации с войсками. К сожалению, отдельные вопросы были разработаны неполно (например, взаимодействие на поле боя), а такие важные проблемы, как совместные действия фронтовой и дальней авиации в воздушных операциях по разгрому войск и авиационных группировок противника, взаимодействие бомбардировщиков с войсками на поле боя в ночных условиях, разработаны не были. В Боевом уставе бомбардировочной авиации были изложены вопросы применения и управления ДА при решении различных задач. Рекомендовалось уделять большое внимание скрытности и внезапности подходов к

цели. Для этого предусматривались полеты на больших высотах и скоростях, за облаками и в облаках, уклонение от крупных населенных пунктов и ломаные маршруты. Высоты действий над полем боя устанавливались: днем от 3000 до 7000 м, ночью - 600 м и выше.

В связи с тем что ВВС в первые дни войны являлись единственным средством нападения с воздуха, завоевание господства в воздухе считалось первоочередной задачей. Свобода действий ВВС имела решающее значение прежде всего для успешного выполнения самостоятельных операций ДА, поддержки войск на поле боя и для борьбы с авиацией противника. Это было подтверждено опытом немецких ВВС с первых же дней войны на Западе.

Основным средством борьбы за господство в воздухе считалась истребительная авиация. Для ударов по самолетам на фронтовых аэродромах, авиационным складам ГСМ и бомб, ремонтно-восстановительным мастерским должны были привлекаться прежде всего фронтовые бомбардировщики и штурмовики. Подавление авиации на глубоких аэродромах, уничтожение крупных авиационных баз, учебных центров, складов, ремонтно-восстановительных органов, заводов авиапромышленности в стратегическом тылу противника возлагалось на ДА.

Предусматривалось, что ДА будет действовать главным образом ночью, а днем лишь в сопровождении истребителей. Нормы напряжения - один-два боевых вылета за двое суток.

В то время считалось, что ДА является не только мощным средством воздействия по объектам глубокого тыла, войскам противника на поле боя, но может применяться и для переброски войск и техники, для подвоза необходимых грузов в случае нарушения сухопутных коммуникаций. На ДА возлагались задачи воздушного десантирования, обеспечения горючим и боеприпасами подвижных войск, эвакуация раненых и больных.

Следовательно, в предвоенные годы была разработана стройная теория оперативного и стратегического применения ДА. Основные ее положения были подтверждены боевым опытом. Однако в годы войны потребовалось внести коррективы в характер действий ДА. Особенно всесторонне была разработана теория самостоятельной операции.

Как подтвердил опыт Великой Отечественной войны, успешные удары по глубокому тылу ДА могла наносить только ночью, а днем - при надежном сопровождении истребителями. Но в составе советских ВВС не было истребителей дальнего сопровождения, что ограничивало возможности ДА по

выполнению задач в глубоком тылу врага.

Советская военная наука уделяла большое внимание борьбе за господство в воздухе. Основная роль в этой борьбе отводилась истребительной авиации, но недостаточно учитывалась возможность массированных внезапных ударов ДА по аэродромам противника.

К сожалению, многие положения теории использования ДА до войны не удалось всесторонне проверить на учениях и маневрах.

Массовое вооружение всех родов авиации самолетами отечественного производства, возросшие задачи по повышению боеспособности авиачастей выдвинули проблему подготовки квалифицированных командных, политических и летно-технических кадров. В основу их подготовки были положены решения ЦК ВКП(б) "О командном и политическом составе РККА" от 25 февраля 1929 г. и 5 июня 1931 г. Для усиления партийного влияния в ВВС было проведено несколько мобилизаций коммунистов и комсомольцев в авиацию. IX съезд ВЛКСМ в январе 1931 г. принял специальное решение о шефстве над Воздушным Флотом. Смелых и отважных летчиков, воспитанников комсомола, уже в 1933-1936 гг. можно было встретить и в частях ДА.

В первые четыре года после окончания гражданской войны плановая подготовка личного состава в авиаотрядах ВВС велась нерегулярно. Учебно-тренировочные полеты проводились несистематически и, как правило, летом, в хороших метеоусловиях. В начале 1925 г. приказом начальника Управления ВВС б авиационных отрядах и эскадрильях был введен строгий распорядок дня, определена система наземной и летной подготовки. Учебно-боевая подготовка стала проводиться систематически, в течение всего года. Зимой летный состав занимался главным образом теорией, практиковались также полеты одиночных экипажей. Весной и летом проводились интенсивные полеты в составе авиаотрядов и эскадрилий. Осенью авиачасти обычно принимали участие в учениях и маневрах войск округов. Авиачасти на летний период стали выводиться на полевые аэродромы, в учебные лагеря. С 1928 г. приступили к освоению полетов ночью. Средний годовой налет на летчика стал возрастать: в 1927 г. по сравнению с 1924 г. он увеличился почти в пять раз.

С учетом опыта гражданской войны были изданы уставы, наставления и инструкции. В основу подготовки личного состава были положены важнейшие принципы обучения. От авиаторов требовалось добиваться отличного вождения самолета в любых

метеоусловиях, а также ночью, меткого бомбометания, групповой слетанности, умения взаимодействовать с истребительной авиацией и войсками, изучать тактику своих войск и авиации, тактику и технику противника, наносить удары по объектам его глубокого тыла.

В 1931 г. было издано первое руководство для штурманов - "Наставление по бомбардировочной подготовке".

Труды ученых и их рекомендации послужили основой для выбора направления, по которому развивалось и бомбардировочное вооружение. В 30-х годах происходил переход от механических прицелов к оптическим. Конструктор А. С. Деренковский создал прицел-полуавтомат. Стройную систему бомбардировочных расчетов разработал А. И. Арбузов.

В середине 30-х годов международная обстановка обострилась. Оформились два очага новой мировой войны - фашистская Германия и милитаристская Япония. Резко возросла угроза нападения на СССР. В этих условиях были приняты дополнительные меры по усилению обороны страны. Увеличилась численность всех видов Вооруженных Сил, особенно ВВС.

Идейно-политической и моральной подготовке авиаторов придавалось большое значение. Для повышения боеготовности проводились подъемы авиачастей по тревоге, нередко в сложных метеоусловиях и ночью. Летно-тактические учения, продолжительные полеты с бомбометанием на "чужом" полигоне, стрельбы по конусам являлись основной формой обучения экипажей. При этом особое внимание обращалось на сработанность всего экипажа.

В заново формирующиеся полки ежегодно прибывали молодые авиаторы, в основном выходцы из рабочих и крестьян. Получив в авиационных школах солидную теоретическую и летную подготовку, влюбленные в свою профессию, молодые летчики, штурманы, техники быстро осваивали боевую технику, основы летного мастерства.

Как только началась война в Европе, сразу же было увеличено количество летных учебных заведений. Число летных школ и училищ возросло с 32 в 1939 г. до 60 в 1941 г., были открыты курсы по подготовке командиров эскадрилий и две высшие школы штурманов дальней авиации.

Наряду с техническим перевооружением и оснащением ДА партия и правительство постоянно заботились о подготовке и воспитании ее личного состава. Центральный Комитет, подводя итоги и анализируя опыт и уроки вооруженного конфликта с Финляндией зимой 1939-1940 г., учитывая характер военных действий второй мировой войны, вскрыл ряд серьезных недочетов

в системе подготовки видов Вооруженных Сил.

Партия потребовала от командиров всех степеней немедленно учесть опыт боевых действий на Карельском перешейке, отказаться от послаблений и условностей, обучение войск и авиации проводить в условиях, приближенных к боевой действительности.

Однако в оставшееся до начала войны время устранить все недочеты в боевой подготовке не удалось. Многие авиаполки, особенно те, которые находились в стадии перевооружения и освоения улучшенных типов самолетов или заканчивали формирование, не были подготовлены и сколочены как боевые организмы.

До лета 1943 г. летно-технические кадры для ДА обучались в системе вузов ВВС, Однако в связи с формированием новых 15 полков к началу войны имелся значительный некомплект командиров и штурманов авиазвеньев. На руководящих должностях в авиасоединениях и частях было мало офицеров с высшим военным образованием. Уровень теоретической подготовки кадров отвечал в основном требованиям обстановки. Некоторая часть летного и командного состава имела боевой опыт, полученный в Испании, Китае, на Халхин-Голе, на Карельском перешейке, и была подготовлена для выполнения заданий днем в сложных метеоусловиях и ночью. Основная же масса авиаторов отрабатывала упражнения по самолетовождению и бомбометанию днем и ночью в простых метеоусловиях, осваивала поступившие самолеты.

Дальняя авиация в основном могла выполнять задания только днем, на средних и больших высотах, в со ставе звена и эскадрильи, в простых метеоусловиях. Бомбометание осуществлялось, как правило, со средних высот днем. Стало очевидным, что необходимо больше заниматься летной подготовкой и бомбометанием ночью, смелее внедрять индивидуальные и групповые полеты в сложных метеорологических условиях, четче отрабатывать способы взаимодействия с истребителями сопровождения. Оперативно-тактической подготовке руководящего состава соединений и частей и их штабов, вопросам управления, организации взаимодействия с другими видами Вооруженных Сил следовало уделять больше внимания.

Эти и другие недочеты были вызваны многими объективными обстоятельствами.

Перед войной на руководящие должности во вновь формируемые авиакорпуса, дивизии, полки и эскадрильи были назначены в большинстве своем молодые офицеры, не имеющие

достаточного опыта организации оперативно-тактической, боевой и летной подготовки.

Руководствуясь решениями XVIII съезда партии и последующими указаниями ЦК о подборе, обучении и воспитании руководящих кадров, командованием, политорганами и парторганизациями к лету 1941 г. была проделана значительная учебно-воспитательная работа, позволившая повысить общий теоретический уровень кадров и их практические навыки. Однако проблема командных кадров в 1940-1941 гг. продолжала оставаться острой.

До начала войны выправить такое положение в частях было практически невозможно. Но кое-что удалось сделать. Прежде всего налаживались организованность, порядок, дисциплина, партийно-политическая и воспитательная работа.

Опыт боев с белофиннами подтвердил необходимость обучения экипажей ДА полетам по приборам, в облаках с широким применением радиосредств, чтобы свести к минимуму зависимость от сложных метеоусловий. Поэтому самолеты были оснащены необходимыми приборами. Для отработки и обобщения методики освоения полетов в облаках в июле 1940 г. был сформирован 212-й дальнебомбардировочный полк. Командиром был назначен известный летчик, впоследствии командующий ДА А. Е. Голованов.

К началу войны основной костяк частей ДА отличали хорошая техника пилотирования и самолетовождения тяжелых дальних бомбардировщиков, слетанность в строю авиазвена (отряда) и эскадрильи, высокое морально-политическое состояние экипажей кораблей.

Быстрое становление и развитие ДА во многом способствовало зарождению воздушно-десантных войск СССР. Тяжелые бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3 в состоянии были выполнять и задачи военно-транспортной авиации, которой в довоенное время еще не было. Бомбардировщики транспортировали грузы на значительные расстояния, сбрасывали на парашютах и высаживали десантников с оружием и техникой. Все это дало возможность приступить к формированию первых парашютно-десантных подразделений, которые впоследствии образовали новый род войск.

Наша страна - родина воздушных десантов. Еще в 1927 г. на войсковых учениях под Воронежем в тыл "противника" забрасывался первый парашютный десант, а уже в 1930 г. в Ленинградском военном округе был организован нештатный воздушно-десантный отряд. Для его тренировки был выделен отряд самолетов ТБ-1. Под их плоскости подвешивались

мотоциклы, автомашины с радиостанциями, бронеавтомобили или легкие танки.

Регулярно проводились тренировки в погрузке и разгрузке техники, отработке взлета и посадки самолетов, выброске и высадке десанта. На следующий год появились уже первые воздушно-десантные бригады в Ленинградском, Белорусском и Киевском военных округах.

Крупные учения и маневры являлись серьезной проверкой роста и зрелости ДА. Так, в 1934 г. свыше 320 самолетов ТБ-3 участвовали в маневрах войск Белорусского военного округа. На следующий год на маневрах под Киевом участвовало еще больше воздушных кораблей, которые перевезли до 3700 десантников. Из них 1200 бойцов, 150 пулеметов, 18 арторудий с прислугой были успешно сброшены на парашютах, остальные 2500 человек с танками, артиллерией высажены на полевую площадку. Полеты осуществлялись как днем, так и ночью. На маневрах в Белоруссии было перевезено 1800 парашютистов, а 5700 человек высаживались на выбранные площадки. В 1936 г. из Тулы в район Горького был перевезен и сброшен десант в количестве 2000 человек.

В конце лета 1937 г. проводились воздушные маневры с участием ВВС нескольких округов и 1-й армии особого назначения.

Авиаполки, вооруженные ТБ-3, постоянно и тесно взаимодействовали с воздушно-десантными частями, обеспечивая их парашютную подготовку. Сухопутные войска теперь могли использовать тяжелые самолеты для нового вида маневра, перевозки бойцов и техники. Большую роль в возникновении воздушно-десантных войск сыграло массовое развитие парашютного спорта в СССР и рост самолетного парка. Полевой устав 1936 г. определял транспортировку войск и грузов по воздуху, выброску (высадку) воздушных десантов как одну из задач ДА.

В июне 1940 г., во время освободительного похода Красной Армии в Бессарабию, части ДА, вооруженные ТБ-3, участвовали в десантной операции. Они комбинированным способом десантировали две воздушно-десантные бригады. Во время боев на Карельском перешейке ДА получила опыт транспортировки грузов, войск и раненых. Наши успехи в применении воздушных десантов в предвоенные годы произвели огромное впечатление на военных руководителей Франции, Италии, Польши и Германии. В армиях этих государств спешно началась организация воздушно-десантных войск.

Боевые возможности некоторых частей и соединений ДА,

боевое и летное мастерство летного состава, искусство управления, проявленное командирами, их морально-политические качества были проверены еще до начала Великой Отечественной войны в приграничных боях и сражениях с армиями империалистических государств, пытавшихся проверить боеспособность Красной Армии и прочность наших границ.

Летом 1938 г. японские войска вторглись в пределы СССР недалеко от Владивостока, в районе озера Хасан. В ходе тринадцатидневных боев наши войска при поддержке авиации разгромили значительные силы японцев и восстановили священные рубежи нашей Родины. Стрелковые войска с воздуха поддерживали 250 самолетов, в том числе 60 тяжелых бомбардировщиков ТБ-3, которые для подготовки атаки наших войск в течение полутора часов интенсивно бомбардировали японские войска.

Мощные и непрерывные удары авиации сильно подействовали на морально-психическое состояние противника, понесшего большие потери. В этих боях авиаполки получили первый опыт массированных ударов крупными группами (27-36 самолетов) как на поле боя, так и по районам сосредоточение вражеских резервов. Удары авиации способствовали успеху наших войск. Кроме того, корабли ТБ-3 транспортировали боеприпасы и продовольствие войскам, оказавшимся отрезанными от коммуникаций в результате наводнения.

Весной 1939 г. японские империалисты предприняли новую провокацию, соверши вооруженное нападение на дружественную нам Монгольскую Народную Республику в районе реки Халхин-Гол. Выполняя обязательства договора о взаимопомощи, советские войска помогли монгольскому народу отразить вторжение агрессора. В разгроме его неоценимую помощь и поддержку войскам оказали наши летчики. Кроме истребителей и ближних бомбардировщиков в боевых действиях принимали участие несколько авиаэскадрилий дальней авиации, вооруженных самолетами ТБ-3. Бомбардировочные удары по войскам противника на поле боя авиаторы наносили ночью, с высот 1400-1500 м. Над целью находились продолжительное время, произведя по нескольку заходов. Всего они совершили 166 эффективных самолето-вылетов. Кроме того, они оказали существенную помощь частям наших сухопутных войск, транспортируя к району боев боеприпасы, горючее, продовольствие, питьевую воду и вывозя раненых и больных.

Бои с белофиннами на Карельском перешейке проходили в тяжелых природных и климатических условиях: жестокие морозы, сильные вьюги, метели, шквальные ветры, частые туманы, низкая

сплошная облачность, снежные заносы аэродромов и подъездных путей, магнитные бури, выводившие из строя компасы бомбардировщиков.

За зиму 1939/40 г. только 34 дня стояла летная погода. Исключительно сложные метеорологические условия сильно затрудняли подготовку и эксплуатацию авиационной техники как на земле, таи и в воздухе, аэродромное базирование, управление частями и выполнение боевых заданий.

В начале конфликта в авиагруппу 7-й армии Ленинградского военного округа были включены несколько авиаполков дальней авиации. Затем в район Ленинграда были передислоцированы две (27-я и 29-я) авиабригады 1-й армии особого назначения в составе пяти полков: четыре - на самолетах ДБ-3 и один - на ТБ-3{22}

Основными задачами авиации являлись: срыв железнодорожных перевозок противника, нарушение подвоза его оперативных резервов и материальных средств к фронту; разрушение военно-экономических предприятий; уничтожение авиации на аэродромах; удары по объектам оперативного и тактического тыла, главным образом по местам сосредоточения резервов и укрепленным районам.

Со второй половины января 1940 г. соединения ДА были включены в состав ВВС Северо-Западного фронта. В период прорыва долговременных оборонительных укреплений и разгрома вражеских войск дальние бомбардировщики сделали наибольшее число самолето-вылетов - 1733{23}. Всего же на Карельском перешейке они совершили 2129 самолето-вылетов (1374 - по железнодорожным объектам, 259 - по военным заводам, 496 - по портам), что составляет свыше 47% от всех ударов бомбардировочной авиации фронта. В результате перевозки противника к фронту были парализованы.

Трудности для действий авиасоединений состояли в том, что они базировались на аэродромах, расположенных южнее Ленинграда. Это затрудняло выбор маршрутов, так как на пути полета экипажей к цели находилась запретная зона ПВО Ленинград и база Кронштадт), вблизи которой пролеты самолетов были запрещены. Поэтому наши бомбардировщики могли проходить только через обозначенные на земле коридоры (входные и выходные ворога). Противник, быстро изучив постоянное направление полетов наших бомбардировщиков, своевременно приводил все средства ПВО в полную боеготовность. Таким образом, внезапно подойти к объектам удара было почти невозможно.

Экипажи дальних бомбардировщиков при выполнении заданий показали высокие морально-боевые качества. Часто

полеты к цели выполнялись в очень сложных метеоусловиях. Бомбардировки производились порой с крайне низких высот (250-300 м), при сильном противодействии средств ПВО и стрелового оружия противника.

За успешное выполнение боевых заданий, проявленные мужество и отвагу сотни авиаторов были награждены орденами и медалями, а заместитель командира авиаполка майор И. Ф. Балашов, команду авиаэскадрильи капитан Е. П. Федоров, военком авиаэскадрильи батальонный комиссар И. И. Кожемякин, старший летчик младший лейтенант А. М. Марков, воздушный стрелок-радист младший лейтенант Ф. М. Лопатин были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Боевые действия на северо-западном направлении в суровых климатических, географических и метеорологических условиях позволили прибрести ценный и полезный опыт.

Наряду с положительным опытом были вскрыты и недочеты: ограниченная возможность полетов в сложных метеоусловиях, в облаках, за облаками, робкое применение средств радионавигации, допущение некоторого шаблона в тактике действий экипажей.

Обобщение и изучение боевого опыта имело большое значение для организации обучения авиачастей и подготовки их к более трудным испытаниям.

Советские авиаторы еще раз доказали свою верность идеалам коммунизма и пролетарского интернационализма. Они в числе первых поспешили на помощь народам Испании, Китая и Монголии. На стороне республиканской Испании в рядах интернационалистов добровольно сражались с фашизмом воспитанники дальней авиации. Далеко от рубежей нашей Родины многие из них отличились и были награждены боевыми орденами. Летчики майоры И. И. Проскуров и В. С. Хользунов, штурман майор Г. М. Прокофьев, воздушный стрелок П. П. Десницкий были удостоены звания Героя Советского Союза. За участие в боях с японскими империалистами на территории Китая Золотую Звезду Героя Советского Союза подучил майор О. Н. Боровков.

Глава третья.

Дальняя авиация в Великой Отечественной войне

Бомбардировочные удары по объектам глубокого тыла противника. Действия против вражеских войск. Удары по железнодорожным, объектам. Участие дальней авиации в борьбе за господство в воздухе. Действия дальней авиации в Заполярье. Десантирование войск и грузов. Помощь партизанам.

В первые дни войны ДА нанесла ряд ударов по

промышленным и административным центрам противника. В дальнейшем тяжелое положение на фронте, малочисленность и распыленность сил фронтовой авиации, отсутствие истребителей дальнего сопровождения привели к тому, что усилия всей советской авиации были направлены на поддержку наших войск, уничтожение мощных танковых группировок врага. Удары по глубокому тылу дальняя авиация наносила по указанию Ставки лишь тогда, когда они были особенно необходимы и могли дать успешные результаты. Поэтому такие удары в течение всей войны не носили систематического характера и совершались ограниченными силами.

На выполнение ударов по глубокому тылу врага в ходе всей войны падает всего лишь 3,15% всех самолето-вылетов, совершенных дальней авиацией. Хотя первые налеты на промышленные объекты и административно-политические центры в глубоком тылу гитлеровцев совершались небольшими группами самолетов, но по своим результатам они были эффективными и имели определенное политическое и моральное значение. Так, уже на второй день войны, 23 июня 1941 г., когда фашистские радиостанции хвастливо объявили о "полной победе над русской авиацией", 28 экипажей ДА, а также летчики ВВС Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов подвергли ударам порты и военные предприятия Данцига, Кенигсберга, Варшавы, Кракова, Бухареста. Взрывы и пожары на нефтеперегонных заводах, судоверфях, складах оружия и боеприпасов убедительно разоблачали ложь фашистской пропаганды об уничтожении советской авиации.

Ставка, учитывая важное значение румынской нефти для Германии и ее союзников, поставила задачу 4 ак ДА и ВВС Черноморского флота уничтожить основные объекты нефтяной промышленности Румынии, Западной Украины и морские базы Констанца и Сулина. Соединения 4 ак и 63 бад Черноморского флота с 26 июня по 18 августа 1941 г. по нефтяным районам Румынии совершили более 180 самолето-вылетов.

Один видный румынский государственный деятель признал: "Налеты советской авиации на район Плоешти оказались очень эффективными. Нефтяные поля не перестают гореть уже в течение четырех недель... Русская авиация разбомбила нефтеперегонные заводы, уничтожила свыше миллиона тонн горючего и повредила нефтяные баки... При налетах на Констанцу уничтожены огромные резервуары в Паласе, в 8 км от Констанцы"{24}.

Как видно, даже небольшие силы наших бомбардировщиков причинили врагу значительный материальный ущерб, вызвали

серьезную тревогу у гитлеровцев и заставили предпринять ряд неотложных мер. Так, для уничтожения советских бомбардировщиков на острове Эзель, с которого они наносили удары по Берлину, немецкое командование в дополнение к директиве № 34 от 12 августа 1941 г. указывало: "Как только позволит обстановка, следует совместными усилиями соединений сухопутных войск, авиации и ВМФ ликвидировать базы противника на островах Даго и Эзель. При этом особенно важно уничтожить аэродромы, с которых осуществляются налеты на Берлин". Однако все попытки уничтожить советские самолеты силами немецкой авиации не имели успеха. Советские авиаторы умело организовывали действия с небольшого острова даже при неоднократных налетах на него вражеских бомбардировщиков.

22 августа 1941 г., во время боев за Таллин, Гитлер потребовал от фронтового командования поторопиться с захватом территории Советской Прибалтики, чтобы обеспечить тыл Германии от ударов советских бомбардировщиков из этих районов.

Одновременно с ударами по объектам тыла в северной части Германии экипажи 4-го авиакорпуса ДА совместно с ВВС Черноморского флота периодически бомбардировали основные предприятия нефтяной промышленности боярской Румынии. Только с 10 по 30 июля 1941 г. было совершено 8 налетов, которые также встревожили Гитлера. В особой записке от 22 августа он отмечал: "Для Германии решающее значение имеет скорейшая ликвидация русских военно-воздушных баз на побережье Черного моря... так как разрушение советской авиацией нефтяных промыслов в Румынии может иметь для продолжения войны такие последствия, которые трудно предвидеть"{25}. Комментарии результатов действий наших бомбардировщиков излишни.

Первые удары по глубокому тылу врага показали, что для их выполнения нужны специальные авиачасти, вооруженные новейшими дальними бомбардировщиками. В те дни заканчивались испытания ТБ-7. И. В. Сталин на седьмой день войны вызвал командиров, которым предполагалось поручить организацию новых авиаполков. Совещание продолжалось около трех часов; в ходе него были рассмотрены многие вопросы, в том числе вопросы подготовки летчиков и формирования полков. Последовали указания о проверке качеств новых самолетов и форсированном их строительстве.

По указанию Ставки приказом НКО от 6 июля началось формирование 412-го авиаполка на самолетах ТБ-7 (командир полковник В. И. Лебедев){26}, а вскоре был сформирован и

второй полк на Ер-2 и Ил-4 (командир полковник Н. И. Новодранов). 9 августа была образована специальная 81-я авиадивизия (командир комбриг М. В. Водопьянов, а с 30 августа 1941 г. Полковник А. Е. Голованов) с подчинением ее непосредственно Ставке{27}.

К началу августа 1941 г. в авиаполки прибыла основная масса летно-технического состава. А 9 августа 412-му авиаполку была поставлена задача всеми имеющимися кораблями совершить боевой вылет на Берлин с оперативного аэродрома в Ленинградской области.

Кроме того, две эскадрильи 22-го авиаполка из 20 Ил-4 под командрованим заместителя командира полка майора В. И. Щелкунова и командира эскадрильи капитана В. Г. Тихонова были направлены на остров Эзель для усиления оперативной группы морских летчиков. "Летный состав группы дальней авиации был подготовлен хорошо во всех отношениях, - вспоминает маршал авиации С. Ф. Жаворонков, - го самолеты их оказались еще более изношенными, чем наши. Моторы неоднократно подвергались ремонту, в связи с чем имели пониженную мощность. Теперь наша группа состояла из 40 бомбардировщиков. По тем временам она являлась значительной ударной силой даже по Берлину"{28}.

Пока группа бомбардировщиков ДА заканчивала подготовку для удара по столице Германии, авиагруппа 1-го минно-торпедного авиаполка 8-й авиабригады ВВС Краснознаменного Балтийского флота под руководством генерала С. Ф. Жаворонкова, под командованием командира полка полковника Е. Н. Преображенского и штурмана майора П. И. Хохлова в ночь на 8 августа 1941 г. с острова Эзель совершила первый налет на Берлин.

Появление первых шести краснозвездных бомбардировщиков над Берлином всполошило фашистов. Они не могли поверить, что на них падают советские бомбы и более 10 тысяч листовок, на которых были фотоснимки и убедительные цифры потерь захватчиков на советско-германском фронте. В последующие две ночи морские летчики совершили еще два налета на Берлин и сбросили на военные объекты и железнодорожный узел фугасные и зажигательные бомбы. Противовоздушная оборона Берлина оказалась неспособной отразить налет. В результате бомбовых ударов в городе возникли пожары, сопровождаемые сильными взрывами.

Первый боевой вылет 10 экипажей ДА для удара по Берлину был назначен в ночь на 11 августа. Их повели морские летчики, которые уже три раза побывали над Берлином, хорошо знали

маршрут, особенности полета и были обстреляны вражеским огнем.

Еще не успело солнце скрыться за горизонт, как экипажи заняли свои места в самолетах. Было душно и жарко в меховом обмундировании. Некоторым летчикам предстоял первый боевой высотный полет. Но были в экипажах бывалые, обстрелянные бойцы. Так, летчик капитан Н. Крюков, штурман Х. Муратбеков получили боевое крещение в 1940 г. на Карельском перешейке. И в боях с фашистами успели отличиться - успешно бомбардировали военные объекты Данцига и Кенигсберга.

Сначала еще засветло поднялись в воздух корабли морских летчиков, за ними с другого аэродрома - звено Щелкунова и эскадрилья Тихонова.

Лидеры уверенно шли вперед. Погода над Балтийским морем была сложной: облачность 8-10 баллов, шел дождь. Но каждый командир корабля был достаточно опытным летчиком, уверенно пилотировал тяжелый бомбардировщик по приборам вне видимости земных ориентиров и в облаках, горел желанием выполнить приказ Родины.

Высота 5000 м. Члены экипажа включили кислородные приборы. В кабинах холодно. Слабо согревает теплая одежда. Береговая черта просматривалась хорошо - - ее освещали разрывы снарядов зенитной артиллерии.

Над Штеттинской бухтой строй группы бомбардировщиков был распущен. Дальнейший полет к цели и ее бомбардирование каждый экипаж выполнял самостоятельно.

На цель все вышли точно. Город затемнен, но кое-где были видны отблески домен и мартенов, железнодорожный узел. Зенитные орудия молчали, но прощупывали небо прожекторы. Ярко светила луна.

Когда с первых самолетов посыпались тяжелые бомбы, ПВО пришла в движение. Зенитки вели ураганный огонь, разрывы снарядов испятнали небо на различных высотах, кругом шарили лучи сотен прожекторов. Но ни один советский экипаж не свернул с курса. Бомбы сброшены в цель. Задание Родины выполнено.

Через 20-36 минут над Берлином появилась еще группа тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков ТБ-7, ведомая комбригом М. Водопьяновым.

Налет на Берлин в ту ночь продолжался около двух часов. Несмотря на интенсивный зенитный огонь и атаки истребителей, основная масса бомбардировщиков вернулась на свои аэродромы.

Второй вылет группы ДА с острова Эзель на Берлин состоялся в ночь на 16 августа в составе 13 экипажей. Зенитная артиллерия, как и в первый раз, обстреляла группу над побережьем. Самолеты летели в сплошном море огня: снаряды рвались со всех сторон, ниже и выше. Но все экипажи пробились к цели и обрушили на военные объекты бомбовый груз.

После первых же налетов нашей авиации на Берлин Гитлер отдал приказ не допускать бомбардировок столицы и стереть с лица земли нашу авиагруппу.

Но фашисты оказались бессильными против наших самолетов. Уничтожить самолеты на острове Эзель им не удавалось. Советские бомбардировщики неизменно в назначенный срок появлялись ид Берлином! Хваленая берлинская ПВО оскандалилась. Ей не удалось сбить ни одного советского самолета на протяжении всей воздушной операции.

18 августа, в День Воздушного Флота СССР, к полету на Берлин готовились семь экипажей. "Правда" писала в те дни: "Хвастливое германские командование еще в конце июня истошно кричало на весь мир о том, что советская авиация полностью уничтожена. А советская авиация продолжает свою смертоносную работу, нанося убийственные удары германским войскам.

За последнее время наши летчики совершили несколько налетов на район Берлина, обрушивая тяжелые бомбы на логово врага. Каждый день "уничтоженная" советская авиация громит фашистские самолеты, танки, аэродромы, нанося огромный урон хвастливым гитлеровцам.

...Подвиги советской авиации вызывают заслуженное восхищение во всем мире. Военный обозреватель американского агентства Юнайтед Пресс заявил, что одним из важных факторов успешных действий Красной Армии является огромная сила советской авиации и танковых соединений. Налеты советской авиации на Берлин английская печать и радио расценили как свидетельство мощи советской авиации и новое доказательство лживости хвастливых заявлений германской пропаганды об уничтожении советских ВВС".

Вечером, перед вылетом экипажей на Берлин, на остров Эзель пришло сообщение: фашистские войска захватили эстонский город Кингисепп. Гитлеровские бомбардировщики были перебазированы ближе к линии фронта и стали совершать по 3-4 налета в день на аэродромы, с которых советские экипажи наносили удары по Берлину.

Но наши самолеты были подготовлены к вылету, замаскированы и не пострадали от налета. Взлетели в темноте, и в течение пяти часов полет проходил в сплошной облачности. Над Берлином было ясное, безоблачное небо. Город, казалось, вымер: ни огонька, ни вспышки выстрелов, ни прожекторов. Но разрывы советских бомб, пожары, сопровождаемые взрывами, подняли на ноги фашистское логово. Задание было выполнено. Все экипажи возвратились на свою базу.

Совершать боевые полеты с острова Эзель становилось все труднее. Он находился уже в тылу вражеских войск, кончались запасы горюче-смазочных материалов. Фашисты блокировали остров с воздуха и моря. Транспорт, который должен был доставить авиабензин и приводную радиостанцию, сгорел от торпеды подводной лодки врага.

К исходу 20 августа к вылету на боевое задание было подготовлено три самолета, для остальных не было горючего.

По возвращении на свою базу посадку произвели на летном поле, закрытом туманом. В последних известиях корреспондент ТАСС передавал из США: "...В результате прямого попадания сильно повреждены Штеттинский вокзал в северной части Берлина и железнодорожная станция Вицлебен в западной части Берлина"{29}.

Блокада острова Эзель становилась до предела угрожающей. Во избежание напрасных потерь самолетов и опытных экипажей

генерал Жаворонков приказал эскадрилье капитана Тихонова вылететь на аэродром своего полка. Группа майора Щелкунова покинула остров в конце сентября 1941 г.

- Вы славно поработали, дорогие друзья, - сказал им на прощание генерал Жаворонков.

А итоги были таковы: 21 самолето-вылет, сброшено 243 бомбы общим весом 21,5. тонны, налетали 158 часов. 4 сентября 1941 г. экипажи морских летчиков под командованием Е. Н. Преображенского с острова Эзель совершили свой десятый, последний налет на Берлин, завершивший первые смелые рейды отважных советских соколов в глубокий тыл фашистской Германии в первые месяцы войны.

Таким образом, за период с 8 августа по 4 сентября 1941 г. советские летчики совершили на Берлин 10 налетов (около 90 самолето-вылетов). Взлет тяжелых бомбардировщиков с полной нагрузкой, с поля ограниченных размеров потребовал высокого летного мастерства. Все бомбардировочные удары по Берлину, за исключением первого, совершались в условиях ожесточенного противодействия многочисленных средств ПВО. Расстояние до Берлина до маршруту, проходившему в основном над морем, составляло до 1000 км. Восьмичасовой полет до Берлина и обратно на сухопутном самолете над мором ночью, часто в сложных условиях погоды, на высоте у цели до 7000-7500 м, под огнем зенитной артиллерии и истребителей вызывал огромное перенапряжение физических и моральных сил экипажей, особенно командиров кораблей. Сам полет таил едва ли не больше опасностей, чем пребывание над Берлином под огнем врага. Но, несмотря ни на что, наши экипажи успешно справились с заданиями. В результате военно-промышленным объектам были нанесены значительные разрушения. Эти первые удары имели и огромное политическое значение.

Родина высоко оценила мужество и мастерство своих крылатых сынов. Многие авиаторы были награждены боевыми орденами, а особо отличившиеся 10 авиаторов 13 августа 1941 г. были удостоены звания Героя Советского Союза. Это пять морских летчиков: полковник Е. Н. Преображенский, капитаны В. А. Гречишников, А. Я. Ефремов, М. Н. Плоткин, П. И. Хохлов; пять отважных офицеров дальней авиации: майоры В. И. Щелкунов и В. И. Малыгин, капитаны В. Г. Тихонов и Н. В. Крюков, лейтенант В. И. Лахонин. Орденом Ленина награждены: капитан В. К. Юспин, комиссары авиаэскадрильи М. Васильев и А. Павлов, летчики В. Линьков, С. Плотников, В. Строганов, штурман Х. Муратбеков и другие.

Одновременно с налетами на Берлин ДА бомбила военные

объекты в городах Мемель, Данциг, Кенигсберг, Кольберг, Плоешти, Сулина, Бухарест, Констанца, Варшава и других. Первые же удары по городам врага, особенно по Берлину, разоблачили ложь фашистской пропаганды о полном разгроме советских ВВС. Эти налеты показали, что советская авиация не только оправилась от первых внезапных воздушных ударов, но активно ведет боевые действия на всем советско-германском фронте, оказывая упорное сопротивление немецким войскам и авиации, что она способна наносить удары и по объектам глубокого тыла Германии и ее союзников. Удары ДА причиняли определенный материальный ущерб, вынуждали организовывать мощную систему ПВО. А это потребовало снятия с Восточного фронта значительных сил артиллерии и истребителей.

Даже периодические удары но глубокому тылу врага непрерывно держали его в моральном, физическом и психологическом напряжении. Все это, конечно, отражалось на темпах и качестве производства военной техники и боеприпасов. Кроме того, гитлеровцы стали сознавать, что час расплаты за их варварские злодеяния, гибель миллионов людей и разрушения неотвратимо приближается. В то же время удары дальних бомбардировщиков по объектам тыла Германии поднимали моральный дух советских людей, вселяли уверенность в народы порабощенных стран Европы, что германский фашизм будет уничтожен, что есть сила на земле, способная с ним справиться, что свободу и независимость народам мира принесут советские воины.

При этом первые удары нашей ДА по Берлину были нанесены в то время, когда в Англии и США только еще приступили к строительству стратегической бомбардировочной авиации, которая была создана лишь к лету 1942 г., то есть почти через три года после начала второй мировой войны.

К сожалению, после войны многие буржуазные историки упорно скрывают правду от молодого поколения о бомбардировочных ударах советской авиации по тылу Германии, извращают историческую истину, стараются доказать, что главную роль в разгроме фашистской Германии сыграли только ВВС США и Англии.

Однако исторические факты, уроки минувшей войны свидетельствуют о другом. Известно, что реакционные руководители США и Англии, рассчитывая на взаимное всестороннее истощение в вооруженной борьбе СССР и Германии, преднамеренно в первые годы войны не предпринимали бомбардировочных ударов по объектам тыла Германии. "Остается фактом, что, когда в январе 1943 г. мы прибыли в Касабланку, ни

один американский бомбардировщик еще не сбросил днем ни одной бомбы на Германию", - вспоминал премьер-министр Англии У. Черчилль{30}.

В то же время и ВВС Англии не торопились разрушать военные объекты Германии. Так, подполковник Греффрат писал: "До удара по Кельну в мае 1942 г. действия английских бомбардировщиков против Германии можно было назвать булавочными уколами"{31}.

Эти выводы подтверждает известный советский авиаконструктор А. С. Яковлев, которого первые дни начала второй мировой войны застали в Германии в составе советской делегации: "В Берлине довелось быть свидетелем воздушных налетов англичан, но налеты эти не носили массового характера и не причиняли столице Германии никакого ущерба. Во многом обстановка напоминала учебную воздушную тревогу"{32}.

В первые два года войны отдельные удары английских бомбардировщиков по объектам Германии ощутимых результатов не давали и их последствия быстро ликвидировались. Но с мая 1942 г. начались массовые налеты союзной авиации на города Германии.

Известно, что в течение первого года войны на Западе велась так называемая странная война. Активных действий не было.

Вице-маршал английской авиации Дж. Кингстон-Мак-Лори пишет в книге "Руководство войной": "В течение всего периода странной войны в Европе передовой ударной авиагруппе не разрешалось производить налеты на Германию; она занималась разбрасыванием листовок". Немецкие фашисты эти листовки читали и продолжали оккупировать государства Европы. А правящие реакционные круги Англии, Франции и США втайне надеялись направить германскую машину против СССР.

Маршал Советского Союза Г. К. Жуков в своих воспоминаниях пишет о действиях ВВС союзников: "Штаб Эйзенхауэра находился в громаднейших помещениях химического концерна "И. Г. Фарбениндустри", который уцелел во время ожесточенных бомбардировок Франкфурта, хотя сам город авиацией союзников был превращен в развалины.

Следует отметить, что и в других районах Германии объекты химического концерна "И. Г. Фарбениндустри" остались также нетронутыми, хотя цели для бомбардировок были отличные... многие другие военные заводы в районе Западной Германии сохранились"{33}.

17 августа 1943 г. в период интенсивной подготовки к серийному производству баллистических ракет ФАУ-1 и крылатых ракет ФАУ-2 597 английских дальних

бомбардировщиков нанесли массированный удар по испытательному полигону и экспериментальному заводу в Пенемюнде. Однако им не удалось полностью вывести его из строя. Через шесть недель ракетный завод в Пенемюнде был полностью восстановлен{34}.

Французский историк Анри Мишель также не согласен с версией англо-американской историографии о решающем вкладе союзной авиации в разгром Германии: "Союзники постоянно переоценивали эффективность бомбардировок, они смешивали воедино два результата: нагромождение руин и эффективность разрушений... мнение, по которому уничтожение с воздуха 60 "ключевых целей" достаточно для того, чтобы поставить Германию на колени, оказалось абсолютно ложным"2.

Несомненно, было бы неправильным отрицать или недооценивать ущерб, причиненный ВВС США и Англии городам и промышленным поселкам Германии и ее союзников. Однако, как это показал опыт войны, стратегические бомбардировки Германии не могли подорвать ее военно-экономический потенциал и моральное состояние населения в такой степени, чтобы это существенно повлияло на исход войны.

Даже в 1943 г. ВВС США и Англии совершили налетов по объектам тыла Германии 17,4% от всего количества самолето-вылетов. Только лишь в середине 1944 г., когда всему миру стало очевидно, что Красная Армия вывела из войны всех союзников Германии и в состоянии одна завершить окончательный разгром фашизма и освободить народы Европы, ВВС США и Англии усилили налеты и в 1944-1945 гг. совершили более 83% всех самолето-вылетов на бомбардировку объектов Германии. Но и эти, казалось бы, довольно внушительные удары не сыграли решающей роли в уничтожении фашизма. Финансовые магнаты США и англии стремились сохранить основные военно-промышленные объекты Германии от разрушения, ибо туда задолго до войны ими были вложены значительные капиталы.

Правда истории всегда побеждает лживые утверждения. Фальсификаторов истории разоблачают их же соотечественники. Так, известный ученый-экономист Англии Г. Тайзерд отмечает: "На бомбардировки Германии было затрачено много энергии и средств, а ущерб от этих бомбардировок был сравнительно небольшим"{36}.

Советское Верховное Главнокомандование не переоценивало роль и значение ударов дальней авиации по объектам глубокого тыла врага. Все основные усилия дальних бомбардировок оно вынуждено было направлять главным образом для ударов по противнику на поле боя, в тактической и оперативной глубине, по

подходившим резервам, железнодорожным объектам, аэродромам, чтобы оказать максимальную поддержку нашим войскам в решении главной задачи операции, военной кампании и войны в целом - в уничтожении основных немецких группировок.

После успешного контрнаступления советских войск под Москвой был похоронен план "молниеносной войны" против СССР, фашистская армия потерпела первое тяжелое поражение. Красная Армия предприняла наступательные операции на западном направлении. В этих условиях появилась острая необходимость массировать усилия дальних бомбардировщиков на решающих направлениях и централизованно управлять ими. Постановлением ГКО от 5 марта 1942 г. дальнебомбардировочная авиация Главного Командования была преобразована в Авиацию дальнего действия с непосредственным подчинением Ставке. Командующим АДД был назначен бывший командир 3-й авиадивизии генерал А. Е. Голованов.

В период формирования дальней авиации ее соединения не прекращали боевых действий. Вновь формируемые полки быстро вводились в строй. Численность бомбардировщиков и личного состава постепенно увеличивалась. Количественный рост самолетного парка и проведенные организационные мероприятия несколько видоизменили и характер ее оперативно-стратегического применения. Появилась возможность проводить самостоятельные воздушные операции, применять ДА массированно на любом участке тысячекилометрового фронта.

Весной 1942 г. гитлеровская пропаганда всячески пыталась скрыть от мира провал планов "молниеносной войны". Она заявляла, что СССР не имеет уже армии, действуют лишь ее разрозненные отряды, что у русских нет и авиации, она уничтожена еще в 1941 г., а удары по городам Германии наносят самолеты США и Англии. Но вскоре наша дальняя авиация развеяла и эту очередную фашистскую ложь. Экипажи ДА бомбардировали военные объекты в ряде городов Восточной Пруссии. По сравнению с летом 1941 г. налеты по глубокому тылу Германии в 1942 г. были рекордными гак по времени, так и по расстоянию. Экипажи дальних бомбардировщиков вылетали с аэродромов средней полосы, преодолевали ночью, часто в сложных метеоусловиях путь протяженностью свыше 3000 км, находясь в воздухе по 10-12 часов. Рекордные в довоенное время полеты на тяжелых кораблях стали обычным явлением не только для избранных, наиболее подготовленных летчиков, но и для многих экипажей.

В середине июля 1942 г. гитлеровцы предприняли мощное

наступление в районах Риги и Кавказа. Развернулась битва под Сталинградом. Радио л печать вновь кричали, что у русских почти нет самолетов, бензина мало, русским конец. Еще совсем намного! Победа не за горами! И многие немецкие обыватели верили, что Берлин от России очень далеко и советские бомбардировщики до него не долетят.

Да, в то время Берлин от линии фронта был далеко. А наши дальние бомбардировщики: основного типа Ил-4 имели определенный радиус. С аэродромов средней полосы или других до логова фашистов они долететь не могли, не хватало запаса горючего. Но фашисты не учли другого очень важного обстоятельства. Если была ограничена дальность наших бомбардировщиков, то не было предела ненависти к фашистам у советских летчиков, которые нашли выход, использовали все возможности, смекалку, умение.

Для возобновления ударов по Берлину командование, инженеры и летчики провели обстоятельную подготовку. Осуществили предварительные налеты весной на военные объекты Кенигсберга, Данцига, проверили, сколько нужно горючего при экономном расходовании его.

Известно, что дальность полета на всех этапах развития ДА являлась одной из важнейших характеристик ее самолетов. Для удара по глубокому тылу следовало увеличить дальность. Решить эту задачу можно было, во-первых, установив на самолете дополнительные бензобаки. Но это требовало существенных изменений в конструкции или применения подвесных баков. Наружное расположение их увеличило бы лобовое сопротивление и уменьшило скорость. Наиболее целесообразными оказались баки, сбрасываемые после выработки из них горючего.

Советские ученые в короткий срок разработали технологию производства таких баков из волокон целлюлозы. Они предложили изготовлять баки из обтюраторного картона, придавая ему сигарообразную форму. В короткий срок было организовано их производство, что позволило сэкономить сотни тонн дефицитного алюминия.

Особой интенсивности удары по Берлину достигали летом 1942 г. И это было закономерно. За год тяжелой войны значительно выросло летное и боевое мастерство, изменилась тактика экипажей ДА, особенно при выполнении заданий ночью. За это время обновился самолетный парк. Авиапромышленность за год сумела поставить более 400 улучшенных бомбардировщиков Ил-4 и десятки ТБ-7.

По приказу Ставки дивизии и полки для полета на Берлин выделили опытные экипажи, способные пилотировать самолет в

любых условиях погоды ночью. Подготовка велась тщательно и всесторонне: летчики и штурманы до мельчайших подробностей изучали объекты удара, производили навигационные и бомбардировочные расчеты, уточняли маршрут полета.

В боевой деятельности ДА наступал новый этап: предстоял серьезный экзамен на летную и боевую зрелость экипажей и организаторские способности командиров и штабов.

Днем 17 июля 1942 г. гитлеровские войска перешли в наступление на сталинградском и кавказском направлениях, а вечером того же дня наша ДА возобновила свои удары по объектам глубокого тыла врага. 18, 21, 24 и 26 июля ДА нанесла 4 удар по центру военной промышленности Восточной Пруссии Кенигсбергу, совершив 335 самолето-вылетов. В тоже время налетам подвергались Либава, Мемель, Тильзит{37}.

С 19 августа по 14 сентября 1942 г. были нанесены удары по столицам Германия, Венгрии, Румынии и другим городам.

По сравнению с налетами на Берлин в 1941 г. с острова Эзель полеты в 1942 г. были значительно сложнее. На этот раз, как и в 1941 г., не все экипажи вылетели на Берлин с одного аэродрома. Экипажи на кораблях ТБ-7 действовали со своего основного стационарного аэродрома, а экипажи Ил-4 - с оперативного аэродрома западнее Ржева. На тех же самолетах Ил-4 летчики преодолевали путь почти в три раза больший, чем в 1941 г. Эти полеты требовали тщательной организации, большого опыта, натренированности, выносливости летного состава.

В июле и первой половине сентября 1942 г. ДА совершила 22 налета на тыл врага. В этих налетах участвовало 1114 самолетов. Летчики сбросили 8 тыс. бомб общим весом до 1000 тонн.

Вот одна из сводок Совинфрмбюро: "В ночь на 19 августа 1942 г. большая группа наших самолетов бомбардировала военно-промышленные объекты Кенигсберга, Данцига и Тильзита. В результате бомбардирования в Данциге возникло большое количество очагов пожара, из них семь - крупных размеров,. Отмечено 16 взрывов, в том числе пять огромной силы.

При налете особенно отличились капитан Брусницин, старший лейтенант Гаранин, капитан Писарюк, Герой Советского Союза капитан Молодчий, майор Ткаченко, капитан Несметный и многие другие..."{38}

В отличие от 1941 г. теперь Берлин был тщательно затемнен. При подходе к нему наши экипажи освещались лучами более 200 прожекторов, обстреливались сотнями зенитных орудий. Едва бомбардировщики вырывались из одного слепящего конуса прожекторов, как их моментально схватывал другой, третий. Несколько минут продолжалась эта огненная дуэль. Но мужество

побеждало. После такого полета, готовясь к очередному вылету на города Германии, летчики усмехались: "Опять идем на "рентген", снова нас будут "просвечивать".

Обычно к Берлину экипажи подходили с разных направлений и высот. Отыскивали заданные объекты, сбрасывали бомбы, вызывая в логове врага очаги пожаров и взрывы. В одном из налетов прославленный летчик П. Таран прямым попаданием бомб в юго-восточной части Берлина взорвал цех артиллерийского завода. Экипаж А. Шапошникова поджег на товарной станции эшелон цистерн с нефтью. Столбы огня и черного дыма стали подниматься вверх. Вскоре пламя охватило значительную часть железнодорожной станции.

Все три удара по Берлину в 1942 г. силами более 200 самолетов были массированными и мощными. В результате бомбардирования возникло до 50 очагов пожара, в том числе 13 больших размеров, и 6 взрывов значительной силы.

Об одном налете на Берлин в ночь на 27 августа 1942 г. образно рассказывает в своих воспоминаниях дважды Герой Советского Союза А. И. Молодчий: "Снова, как и во время полета на Кенигсберг, путь нам преграждает грозовой фронт... Самолет бросает так, что с трудом удерживаю штурвал. Нас то подбрасывает вверх, то швыряет вниз, и мы будто проваливаемся в черную бездну. Несмотря на минусовую температуру, я мокрый от пота. Так продолжалось около трех часов.

...Посты наблюдения врага, видимо, сработали четко: в небо сразу врезаются лезвия сотен прожекторов, вокруг бомбардировщика начинают рваться зенитные снаряды.

...В кабине жарко, пот заливает глаза, кажется, что не хватает кислорода. А вокруг частокол огня. Ослепляют лучи прожекторов. Несмотря ни на что, иду вперед. Одновременно стараюсь вырваться из цепких щупальцев прожекторов. Высота 6300 метров. Жалко терять, но ничего не поделаешь. Резко кладу самолет на крыло. Крен-20,40, 60 градусов. К гулу моторов добавляется неприятный свист, самолет скользит на крыло, почти падает. Этот недопустимый (в мирное время даже без бомб) маневр удается - прожекторы упустили нас. Но и мы потеряли около 1000 метров высоты.

- Вижу цель, - докладывает штурман. - Становлюсь на боевой курс! Нас вновь ловят прожекторы. Сколько их - сосчитать невозможно.

... - Пошли! - кричит штурман, и в голосе его слышится торжество победы. Тяжелые бомбы устремились вниз... Сотни орудий ведут огонь по самолету. Бросаю машину в сторону, до предела увеличиваю скорость, но вырваться из зоны обстрела не

могу. "Собьют, гады, - врезается в мозг мысль. - Успеть хотя бы радировать на КП о выполнении задания".

- Саша! - обращаюсь к радисту Панфилову. - Передай на землю: "Москва, Кремль, товарищу Сталину. Находимся над Берлином. Задание выполнили".

Неожиданно зенитки прекращают огонь. Неспроста. Значит, где-то рядом появились истребители.

- Справа над нами "мессеры"! - докладывает стрелок.

Делаю маневр. Стрелки ведут яростный огонь по фашистским истребителям. Даже не верится, что после такой передряги все приборы работают нормально. Мы благополучно уходим... Через 10 часов полета производим посадку".{39}

Недостаточное количество сил ДА не позволило осуществлять систематические удары по объектам оперативного, особенно стратегического тыла врага. Следовательно, большого опыта стратегического применения она почти не получила. Основной формой ее применения были совместные действия с войсками и ВМФ.

В апреле 1943 г., когда немецкое командование стало готовиться к наступлению под Курском, ДА наряду с систематическими налетами на железнодорожные узлы и аэродромы вновь нанесла несколько ударов по городам Восточной Пруссии. При этом она впервые применила бомбы крупного калибра весом 5000 кг.

Всего в апреле - мае 1943 г. для ударов по глубокому тылу врага она совершила 1027 самолето-вылетов и сбросила 826 т бомб.

В третьем периоде войны, когда фронтовая бомбардировочная, штурмовая и дальняя авиация количественно и качественно выросла, ДА усилила удары по объектам глубокого тыла противника. В ряде случаев это были самостоятельные воздушные операции. Если в 1943 г. удары по военно-промышленным и административным центрам составили всего около 1,4%, то в 1944 г. они возросли до 7,2 % от всех самолето-вылетов и проводились в форме воздушных операций.

В феврале - сентябре 1944 г. ДА нанесла ряд массированных ударов по военно-промышленным объектам и административно-политическим центрам сателлитов фашистской Германии. Эти удары имели значительные политические последствия. В частности, они ускорили выход Финляндии из войны на стороне гитлеровской Германии.

Операция по разрушению портов и военно-морских баз проводилась, как правило, совместно с авиацией ВМФ. Неоднократным ударам подвергались порты и военно-морские

базы противника: Киркенес, Констанца, Галац, Кенигсберг, Пиллау и другие. Выполнение этой задачи потребовало около 74 000 самолето-вылетов.

Опыт минувшей войны показал, что главное назначение советской дальней авиации - самостоятельное действие по уничтожению важных стратегических объектов в глубоком или оперативном тылу противника. Она успешно выполняла любые задачи Ставки ВГК, в любую погоду, время года и суток и на любом удалении от линии фронта. При необходимости ДА осуществляла задачи оперативно-тактического значения во взаимодействии с войсками. В то же время опыт показывает, что дальнюю авиацию целесообразно было чаще применять как главное средство уничтожения важных военно-промышленных объектов врага, а не как средство подавления. Ведь ее главное преимущество состоит в ее огромной разрушительной силе, а не во внезапности. Ибо уже с лета 1943 г., когда немцы применили средства радиолокации, для дальней авиации фактор оперативной внезапности в основном утратил свою силу, фактически осталась только тактическая внезапность, то есть применение маневра по направлению и высоте во время полета к цели.

Опыт самостоятельных действий ДА показывает, что, как правило, на протяжении всей войны она встречала сильное противодействие истребительной авиации противника и понесла значительные потери. Необходимо было днем организовывать сопровождение истребителями, а ночью - систематическое блокирование аэродромов противника. Установлено также, что удары по объектам глубокого тыла врага приносили желаемый эффект в том случае, когда они выполнялись крупными группами бомбардировщиков.

В ходе войны по мере развития ДА (увеличение дальности, грузоподъемности, рост самолетного парка, повышение точности ударов и совершенствование в самолетовождении) неизбежно повышался удельный вес самостоятельных операций и роль в выполнении важных задач стратегического значения.

Ближнебомбардировочная и штурмовая авиация ВВС фронтов по своим возможностям, главным образом по радиусу действий, была важным средством поражения вражеских войск на небольшой оперативной глубине (до 80-100 км) за линией фронта. Но в ходе операций глубина проникновения фронтовых бомбардировщиков в оперативный тыл сокращалась по различным причинам. Поэтому для действий по многим объектам, особенно железнодорожным узлам, аэродромам, районам сосредоточения резервов, расположенным значительно

дальше радиуса действий авиации фронтов, могла применяться лишь дальняя авиация.

В связи с тем, что основные события в минувшей войне развивались в тактической глубине, ДА свои усилия также вынуждена была сосредоточивать на поддержке войск фронтов. Она помогала войскам сдерживать натиск наступавшего противника, прорывать его оборону, окружать и уничтожать группировки войск, отражать контрудары. Ее сосредоточенные удары тяжелыми бомбами по огневым средствам, танковым колоннам, резервам, узлам сопротивления, железнодорожным коммуникациям и другим объектам на поле боя и в оперативном тылу врага были одним из важных факторов, обеспечивавших успех оборонительных операций наших войск.

В первые два года войны, когда испытывался недостаток фронтовой авиации для поддержки войск, количество самолето-вылетов ДА на уничтожение противника на поле боя доходило до 50-70%. В каждой крупной операции на главное направление привлекались основные усилия дальних бомбардировщиков. Так было в битвах под Москвой, Сталинградом и Курском, в Белорусской, Висло-Одерской, Восточно-Прусской, Берлинской и других операциях.

В начале войны ДА действовала главным образом по танковым группировкам. Так, например, вечером 4 июля 1941 г. воздушная разведка установила, что под Бобруйском сосредоточились танки для форсирования реки Березина и дальнейшего развития наступления на Москву. В этот район была направлена эскадрилья ТБ-3 под командованием майора П. Грабовского. Выйдя на цель из облаков с приглушенными двигателями, экипажи внезапно сбросили бомбы и вывели из строя понтонную переправу. Ампулы с зажигательной смесью вызвали пожары, загорелись танки и автомашины. Переправа бездействовала несколько часов{40}.

В конце августа в районе Стародуб и Новгород-Северский совместно с ВВС Брянского и Резервного фронтов до 450 экипажей ДА (под руководством ее начальника Л. А. Горбацевича) в течение шести суток принимали участие в воздушной операции в целях разгрома 2-й танковой группы противника. В те дни с большим напряжением действовали полки 42-й и 52-й авиадивизий (командиры полковники М. Х. Борисенко и А. М. Дубошин). Ежедневно экипажи совершали по 4-5 вылетов. Командующий войсками Брянского фронта генерал А. И. Еременко сообщал в Ставку: "Только 30-31 августа... сброшено 4500 различных бомб, уничтожено более 100 танков, 20 бронетранспортеров, сбито в воздухе 55 немецких

самолетов"{41}.

В своих воспоминаниях бывший командующий 2-й танковой группой немецкий генерал Гудериан признает, что в результате совместных; действий советских войск и авиации было остановлено наступление 24-го танкового корпуса. Спасаясь от ударов советских бомбардировщиков, танковые дивизии продвигались только ночью и мелкими группами, темпы продвижения снизились.

В оборонительных операциях под Москвой ДА принимала активное участие. Все ее шесть дивизий были переключены на поддержку войск, так как не хватало дневных фронтовых бомбардировщиков. Только периодически ДА наносила удары по объектам оперативного тыла врага.

В те дни успешно выполняли задание днем и ночью авиаторы 1-й авиадивизии под командованием подполковника Е. Ф. Логинова. Так, Не закончив еще формирование, вновь созданный 751-й авиаполк (командир Герой Советского Союза майор В. Г. Тихонов) выполнял задания днем и ночью, наносил удары по танкам в районах Малоярославца, Можайска, Ржева, Вязьмы, Ярцево, Смоленска, Орши, Калинина, Алексина.

Успешно действовал и 750-й авиаполк этой же авиадивизии (командир подполковник Б. Бицкий). Эффективно выполняли задания экипажи капитанов В. Е. Косяченко, Н. Д. Авдеева, П. П. Глазкова и Е. П. Федорова. Они совершали по два вылета в ночь.

В ходе контрнаступления часть сил ДА продолжала действовать по фашистским войскам, а основные удары были направлены по железнодорожным объектам.

О действиях наших авиаторов под Москвой рассказывают многочисленные трофейные документы, особенно письма немецких солдат. Вот только одно из них.

Унтер-офицер Х. в письме к сестре писал: "Мы были уже у канала Москва и здесь встретили страшное сопротивление. К тому же еще русские самолеты. Никогда не видел я такого множества их, как здесь... Затем началось отступление. Просто подумать о нем не решаюсь. То, что здесь совершилось с нами, словами описать невозможно. Преследуемые русскими на земле, с воздуха, рассеянные, окруженные, мы все мчались назад, по 4-5 автомобилей в ряд; рядом с автомобилями конные повозки... Много, очень много машин вынуждены мы были бросить. Мы должны были также оставить и нашу машину и топать дальше пешком, без пищи и без сна. Так продолжалось день за днем"{42}.

К лету 1942 г. соединения ДА пополнились самолетами, летным и техническим составом. Продолжая выполнять задания, они обобщали опыт минувшего года войны, готовились нанести

массированные удары по глубокому тылу врага.

Однако тяжелая обстановка на юге страны, малочисленность фронтовой авиации не позволили переключить все усилия ДА для ударов по стратегическим объектам врага. Так, в ходе оборонительного сражения под Сталинградом ДА почти в течение всех ночей наносила удары часто по тем же целям, что и фронтовая авиация. Эти удары не только уничтожали врага, но и имели большой моральный эффект, изматывали силы противника.

У берегов Волги ДА по сравнению с 1941 г. действовала уже крупными силами по ограниченному количеству целей, создавая значительную плотность удара (100-150 самолетов на один объект). Наиболее важные цели подвергались бомбардировке в течение нескольких ночей.

В то время многие экипажи ДА показали образцы мужества, отваги, настойчивости и инициативы. Во многих дивизиях между полками, эскадрильями и экипажами широко развернулось соревнование за увеличение бомбовой нагрузки на самолет, количества вылетов в неделю, месяц и эффективное поражение цели. Командир звена 3-го гвардейского авиаполка коммунист капитан Н. А. Опалев в те дни совершил свой сотый боевой вылет. В эскадрилье был проведен митинг. Командование поздравило юбиляра с достигнутыми успехами и объявите ему благодарность. В следующую ночь он взял на самолет 2500 кг бомб вместо 1500 и над целью совершил 8 заходов. В результате удара на земле возникло 4 очага пожара. Военком эскадрильи майор С. Н. Соколов поднял тоже 2500 кг бомб и удачно сбросил их на противника.

Их примеру последовали многие летчики из соседнего 751-го полка, в том числе майоры П. П. Радчук, А. П. Ломов, М. Н. Пронин, капитаны А. Медведев и А. Кузнецов, военком А. П. Чулков, лейтенант И. П. Курятник. Они систематически брали по 2000-2500 кг бомб и отлично выполняли задания. Многие экипажи в августе совершили по 16-19 вылетов.

В боях отличались но только отдельные летчики, экипажи, а даже целые подразделения и части. Так, в ночь на 16 ноября 1942 г., несмотря на плохие метеоусловия и наспех укатанную ВПП аэродрома, в 17-й дивизии в воздух поднялись все исправные 42 самолета. В ту же ночь во второй вылет вновь ушел 41 экипаж, также с повышенной бомбовой нагрузкой. Все экипажи успешно выполнили задание.

Когда при выруливании на старт вышло из строя колесо шасси самолета, командир корабля майор В. А. Борисов и штурман капитан И. И. Киндьюшов быстро организовали ремонт

и успешно совершили два вылета в ночь, не отстав от однополчан. Во втором полете с внешней бомбовой нагрузкой над линией фронта один из двигателей вышел из строя. Были все основания возвратиться на свой или запасной аэродром. Но летчик, проявив выдержку и настойчивость, довел самолет до цели. Штурман метко поразил ее, и только после этого на одном двигателе корабль был доведен до аэродрома. Смелость, отличное владение техникой позволили экипажу выполнить задание, спасти самолет.

Дивизионная газета "Красный сокол" оперативно помещала на своих страницах заметки и очерки о славных делах лучших авиаторов: Чугуеве, Кандакове, Урутине, Опалеве, Вихареве, Васильеве, Решетникове и других.

Командир корабля младший лейтенант В. Д. Иконников прошел по дорогам войны от первого До последнего дня, совершил 285 вылетов, 142 раза бомбардировал объекты в глубоком тылу врага. Сбросил около 400 т бомб. На четвертый день войны Иконников в составе эскадрильи бомбардировал фашистскую танковую колонну.

Бомбы достигли цели. Зенитная артиллерия открыла огонь. Искусно маневрируя, экипажи вышли из зоны огня, но были атакованы истребителями. Шесть из них обрушили на Иконникова поток пуль и снарядов. Одного сбили воздушные стрелки. Но бомбардировщик Иконникова загорелся. Штурман и радист были убиты, летчика ранило в ногу и обе руки, загорелась одежда. Превозмогая боль, он рванул крышку люка кабины - люк не открывался. Пламя охватило плоскости. Потом взорвались бензобаки, Иконникова выбросило. Придя в сознание, на низкой высоте он открыл парашют. Кустарник смягчил удар. Сбросил с себя тлеющую одежду. Вдруг: "Русс, сдавайсь!" - из-за кустов выскочили два фашиста. Первым выстрелом пилот уложил одного. Другой предпочел бежать. Прихрамывая, Иконников пошел в глубь леса. Нестерпимо болело обожженное тело. Вышел к дому лесника, который в ужасе вскрикнул, увидев полуголого окровавленного юношу. Руки дрожали у поляка, когда он самодельным ножом извлекал осколки снаряда из ноги и рук раненого. В полку Иконникова считали погибшим. А он более трех месяцев пробирался по вражескому тылу, пока наконец дошел до линии фронта и ночью пересек ее под Ржевом. За боевые подвиги капитан В. Д. Иконников в ноябре 1944 г. был удостоен звания Героя Советского Союза.

В феврале 1942 г. экипаж молодого коммуниста лейтенанта В. В. Решетникова в одном из своих вылетов нанес удар по аэродрому Балбасово. Самолет был поврежден огнем зениток и

истребителей. Тяжело ранен штурман лейтенант В. Земсков. Воздушный радист сержант Н. Чернов сбил одного истребителя. Трудноуправляемый самолет на одном двигателе был все же доведен до своей территории, посажен ночью в поле, жизнь экипажа спасена.

Через год командир эскадрильи капитан Решетников совершил свой 200-й боевой вылет. За боевые подвиги он был уже награжден орденами Ленина и Красной Звезды. На аэродроме его встретили с лозунгами: "Пламенный привет гвардии капитану Василию Решетникову, совершившему 200 боевых вылетов в стан врага!", "Гвардии капитану Решетникову, совершившему 200 вылетов, - слава!", "Летчики, штурманы, стрелки-радисты, бейте врага так, как бьет экипаж капитана Решетникова!".

В честь героя был организован торжественный ужин. Командир корпуса генерал Е. Ф. Логинов и командир 8-й гвардейской дивизии полковник В. Г. Тихонов горячо поздравили юбиляра, пожелали ему новых успехов. В своем выступлении В. Решетников ответил: "Жизнь моя принадлежит Родине. Для меня борьба за свободу и счастье своего народа - великая честь". Родина высоко оценила его вклад в победу, присвоив звание Героя Советского Союза.

Он неутомимо, более 300 раз, водил перегруженный бомбами воздушный корабль на Берлин, Данциг, Тильзит, Кенигсберг, Инстенбург, Варшаву, Аненбург. О нем шла слава, как о неуязвимом воздушном бойце. Заслуженный военный летчик СССР генерал-полковник авиации В. В. Решетников и сейчас продолжает службу в боевом строю.

Командирская судьба Решетникова весьма типична для многих авиаторов.

Летней ночью 1942 г. при подходе к цели ТБ-3, ведомый старшим лейтенантом И. Ф. Матвеевым (4 гв. полк), был схвачен лучами десятков прожекторов. Снарядом был выведен из строя один мотор, но корабль не свернул с курса. Штурман сбросил часть бомб в цель. При втором заходе от попадания снаряда в кабину радиста загорелась светящаяся бомба. Возник пожар. О том, что случилось дальше, рассказывала газета "Правда" 18 августа 1942 г.: "Борясь с огнем, перекинувшимся уже на крылья, экипаж продолжал полет. Достигнув цели, герои-летчики отбомбились, сбросили все бомбы и лишь после этого повернули на восток".

Соседние экипажи видели, как загорелся и провалился в темную бездну бомбардировщик. Они решили, что товарищи погибли, и начали расстреливать прожектористов и зенитчиков. Прожекторы потухли, огонь ослаб. Это и позволило Матвееву

вывести самолет из зоны огня.

Экипаж мужественно боролся с пожаром. Радист старшина Н. И. Ухлин, несмотря на ожоги, выбросил горящую бомбу. Своим парашютом погасил пожар в кабине. Огонь, охвативший плоскости, командир корабля сбил энергичным скольжением. Самолет имел серьезные повреждения: не работал один двигатель, в фюзеляже зияла огромная брешь. Высота полета небольшая. В подобной обстановке экипажам разрешалось покидать самолет. Матвеев приказал прыгать, но два члена экипажа доложили, что их парашюты повреждены.

Потянулись мучительные минуты. Подобно огромной раненой птице, самолет медленно плыл в ночном небе над землей, занятой врагом. Но экипаж верил в своего мужественного командира, бывшего уральского металлурга. И не напрасно: невозможное он сделал возможным - привел самолет на аэродром.

В годы войны И. Ф. Матвеев совершил около 300 боевых вылетов. Награжден семью орденами и удостоен звания Героя Советского Союза. Четверть века служил он в авиации. В настоящее время работает заместителем начальника столичного аэропорта Шереметьево.

У самолета младшего лейтенанта И. Н. Осинцева при взлете с полной бомбовой нагрузкой слетело колесо шасси. О случившемся он доложил на КП полка и получил приказ сбросить бомбы в озеро, а экипажу покинуть самолет. Молодой офицер принял другое решение, о чем доложил на КП. Успешно осуществив полет к цели, сбросил бомбы на врага, возвратился на аэродром и блестяще приземлил самолет на одно колесо.

Воздушный радист (50 ад) комсомолец старшина О. П. Зайцев, отражая атаки истребителей, получил 27 пулевых ран. Он потерял много крови, но не оставил пулемет, продолжал отражать атаки врага до самого аэродрома и сбил два фашистских истребителя.

От опытных воинов не отставала и молодежь. Недавно введенные в строй молодые экипажи проявляли находчивость, упорство, поддерживали традиции ветеранов. Самолет молодого летчика А. С. Шипулина над целью был поврежден снарядом, убит штурман сержант II. Грачев. Трудноуправляемый корабль в темную ночь, в сложных метеоусловиях он довел до аэродрома.

В течение шестимесячной битвы под Сталинградом многие экипажи, в том числе летчиков А. Т. Назарова, П. П. Радчука, Н. А. Ополева, часто совершали в ночь по 4 боевых вылета с нагрузкой 2500 кг.

Авиаторов порой покидали силы, хотелось отдохнуть, а

главное - поспать, В такие минуты друзья-однополчане подбадривали друг друга четверостишием:

Ты страха не ведай, усталость забудь,
Будь ловким и метким, напористым будь;
Будь стойким, как Ленин тебе приказал,
Чтоб праздник на улице нашей настал.

Огненную картину у берегов Волги образно рисует в своих воспоминаниях участник битвы Герой Советского Союза В. Тихомолов: "Мелькают дни, мы их не видим. Ночи, ночи, ночи. Рев моторов. Бомбы. Взлеты. Цель. Прожектора. Зенитки. Атаки истребителей. Линия фронта под Сталинградом. Аэродромы противника. Южная окраина Сталинграда. Северная окраина. Отдельные кварталы. Отдельные точки. Бомбежки с малых высот. Встают фонтаны земли. Жуткое месиво из огня и дыма, из едкой цементной пыли. Ад на земле. Ад в воздухе. По два, по три вылета в ночь..."{43}.

Громя окруженную вражескую группировку, части ДА вели боевые действия в сложных метеоусловиях, наносили удары по войскам в местах их сосредоточения и на оборонительных рубежах.

Второй период Великой Отечественной войны характеризовался новыми успехами в деятельности дальней авиации и развитии теоретической мысли. На основе опыта крупных операции были сделаны ценные выводы по ряду вопросов: о самостоятельных воздушных операциях ДА по борьбе с железнодорожными перевозками и авиацией на аэродромах; борьбе с резервами на широком фронте; нанесении массированных ударов по ограниченному числу объектов; сосредоточении усилий на решающих направлениях; совершенствовании взаимодействия с войсками и авиацией фронтов.

Действия в операциях 1943 г. осуществлялись в форме авиационного наступления, которое, согласно проекту Полевого устава 1943 г., состояло из двух периодов: подготовки атаки и поддержки атаки и наступления пехоты и танков в глубине обороны противника.

В целях максимального воздействия на противника, а также полного использования усилий ночной фронтовой бомбардировочной и дальней авиации широко практиковалось проведение подготовки атаки в ночь перед наступлением. Эту подготовку значительными силами проводила ДА. В течение ночи или нескольких ночей перед наступлением обычно по одному объекту действовало 100-150 бомбардировщиков. ДА наносила удары по важнейшим районам обороны, скоплениям войск,

аэродромам, разрушала оборонительные сооружения и узлы сопротивления, нарушала систему огня и управления, уничтожала и изнуряла живую силу на главной полосе, а затем при переходе войск в наступление осуществляла второй этап авианаступления - непосредственную поддержку, наносила удары по укреплениям и войскам на второй полосе, местам сосредоточения оперативных резервов или путям их подхода, по аэродромам.

Одновременно с количественным и качественным ростом всех родов ВВС особенно быстро увеличивалась штурмовая авиация, вооруженная улучшенным двухместным самолетом Ил-2. Если в начале 1942 г. ее удельный вес в ВВС составлял всего лишь 3,7%, то к концу года он повысился до 28 %. Это позволило задачи по поддержке войск в основном возлагать на штурмовиков, высвобождая ДА для решения своих непосредственных задач. В зимних операциях 1943 г. она стала шире применяться для ударов по аэродромам и железнодорожным объектам в оперативном тылу. Однако в битве под Курском ночных фронтовых бомбардировщиков было недостаточно. Поэтому ДА вновь была привлечена для ударов на поле боя в целях поддержки войск.

Наступление на орловском направлении началось 12 июля. В течение предшествующей ночи пять корпусов (1, 2, 3-й гв., 5-й, 7-й) и 45-я отдельная дивизия ДА, две бомбардировочные дивизии 1-й и 15-й воздушных армий наносили удары по артиллерии и опорным пунктам врага на участках прорыва обороны. Сбросив 710 т бомб, они нарушили управление, вывели из строя значительное количество орудий, танков и оборонительных сооружений гитлеровцев.

Во время отступления противника ДА громила его на дорогах, нарушая планомерный отход, разрушала переправы, уничтожала войска в районах скопления, совместно с партизанами нарушала железнодорожные перевозки и подход резервов, задерживала эвакуацию. Только для ударов по железнодорожным объектам и аэродромам она совершила 18,6%, а фронтовая авиация - менее 1% самолето-вылетов. Это было оправдано конкретными условиями обстановки: необходимостью оказать наибольшую помощь войскам в разгроме главной ударной группировки врага. И так было почти в каждой крупной операции.

Ставка при планировании любой крупной операции привлекала почти все силы ДА для оказания максимальной помощи войскам, даже отменяя удары по глубокому тылу, организуя ее взаимодействие с войсками, массируя ее усилия на

решение неотложных задач.

В ходе Белорусской операции ДА наносила массированные удары по оборонительным рубежам, поочередно на направлении главных ударов ряда фронтов, помогала войскам сломить сопротивление окруженных фашистских войск в районах Бобруйска, Витебска, Минска.

Советские войска, при поддержке авиации изгнав противника с родной земли, перенесли огонь войны на территорию Германии. Враг упорно оборонялся, стремясь задержать наши войска, цепляясь за каждый рубеж и населенный пункт. Советские ВВС должны были обеспечить поддержку войск, которым предстояло преодолеть ряд мощных рубежей. Изменился и сам характер населенных пунктов, которые имели прочные каменные здания с подвалами, приспособленными к долговременной обороне. В этих случаях значение ДА возросло. Очень часто только она решала поставленные задачи. Изменился и характер коммуникаций врага. Густая сеть железных и автомобильных дорог позволяла ему маневрировать своими резервами.

Применение ДА в конце войны преимущественно для поддержки войск явление целесообразное и необходимое. В связи с недостаточной ударной силой бомбардировочного залпа авиации и артиллерии фронтов было трудно соблюдать принцип непрерывности ударов на всю глубину расположения войск и важных объектов противника в пределах радиуса действий ДА, включая такие объекты, как коммуникации, железнодорожные узлы, аэродромы и другие объекты оперативного тыла.

В некоторых операциях количество самолетов ДА достигало 20-25%, а в Белорусской, Висло-Одерской и Берлинской - почти 100% от всей авиации, участвовавшей в авианаступлении, и на ее долю приходилось до 50% всех самолето-вылетов.

В начале апреля 1945 г. заканчивалась подготовка к штурму Кенигсберга. Для поддержки войск было привлечено более 2400 самолетов. Боевые действия многих авиасоединений координировал главный маршал авиации А. А. Новиков. В течение ряда ночей для удара по немецким войскам в крепости привлекались значительные силы фронтовых и дальних бомбардировщиков. Для них были разграничены районы, указаны высоты и время удара. Целеуказание осуществлялось прожекторами, которые обозначали скрещиванием лучей центр города, где располагались основные укрепления.

7 апреля, используя слабое противодействие истребителей, ДА бомбардировала днем. В течение 45 минут 516 экипажей нанесли удар по Кенигсбергу, сбросив 550 бомб крупного калибра.

Необычный массированный удар в дневных условиях обеспечивался господством нашей авиации. Для сопровождения экипажей только 7 апреля было привлечено 126 истребителей, а более 1.00 барражировали на различных высотах вокруг города и не допускали вражеские истребители. За 20 минут до подхода дальних бомбардировщиков к цели фронтовая авиация нанесла удары по двум основным аэродромам в целях подавления истребителей и блокирования аэродромов. ДА удалось нанести сильные удары по врагу без потерь. Впервые ДА была привлечена к дневным ударам в ограниченный промежуток времени в составе нескольких авиакорпусов.

Бывший военный комендант Кенигсберга в своих мемуарах писал: "Бомбардировщики и штурмовики летели волна за волной, сбрасывая свой губительный груз на пылающий город... зенитные батареи были бессильны против таких масс самолетов"{44}.

На завершающем этапе войны, в Берлинской операции, когда войска 1-го Белорусского фронта перешли в наступление, за 1,5-2 часа до рассвета им оказала помощь ДА в прорыве мощной обороны. Она нанесла сосредоточенный удар силами 743 бомбардировщиков по основным опорным пунктам второй полосы обороны. В составе экипажей находилось немало прославленных летчиков, которые еще в 1941-1942 гг. участвовали в налетах на Берлин. Среди них: дважды Герои Советского Союза В. Н. Осипов, П. А. Таран, Е. П. Федоров, А. И. Молодчий, Герои Советского Союза - Э. К. Пусэн, В. Ф. Романов и многие другие. В течение 42 мин. оборонительные сооружения врага подвергались бомбоударам. Каждую минуту на них сбрасывалось 22 т бомб.

Командир 50-й гвардейской авиадивизии генерал Ф. И. Меньшиков из района действий сообщал: "Все цели были объяты пламенем. Взрывы бомб чередовались с огромными взрывами складов боеприпасов. Огонь артиллерии по нашим войскам прекратился". Не успели из района цели уйти тяжелые корабли, им на смену подошли фронтовые бомбардировщики и штурмовики.

В последующие дни ДА наносила удары по резервам противника, не допуская их подхода к нашим ударным группировкам, окружавшим Берлин. Враг понес тяжелые потери, выдвижение резервов было дезорганизовано.

С 21 апреля наши войска при поддержке 7500 самолетов начали сражение непосредственно за Берлин. С этого дня советская авиация, действуя крупными группами, нарушала работу государственных органов, управление войсками, разрушала оборонительные рубежи и способствовала прекращению сопротивления противника. Так, в ночь на 21

апреля 529 самолетов ДА и 184 фронтовых бомбардировщика нанесли удар по узлам обороны, войскам на восточной и северо-восточной части Берлина. Налеты были совершены и в последующие ночи (25 апреля - 111 самолетов, 26 апреля - 536) {45}.

Тактика действий ДА по различным объектам, начиная от линии фронта и до глубокого тыла противника, непрерывно совершенствовалась. Особенно большие изменения произошли в построении боевых порядков, маршрутов и высот полета, управлении и способах действий частей и соединений. Заново были разработаны способы ударов ночью по объектам и войскам, расположенным вблизи линии фронта. Все изменения происходили под влиянием увеличения количества и роста качества самолетного парка, средств радиосвязи, уровня специальных и тактических знаний и наличия опыта летного и командного состава, противодействия истребителей и ПВО противника.

Хотя основная масса экипажей ДА была подготовлена для выполнения задач в составе эскадрилий, полков на большом радиусе действия, по площадным, стационарным целям, однако в зависимости от обстоятельств экипажи тяжелых кораблей в начале войны стали применять тактику ближних бомбардировщиков.

Основным тактическим способом ДА с конца первого месяца войны являлись эшелонированные действия в составе эскадрильи. В первый год войны сосредоточенные удары в составе полка из-за недостатка самолетов осуществлялись редко.

Начиная с 1943 г. значение сосредоточенных ударов дальней авиации стало повышаться. Определяющими факторами при этом являлись: увеличение самолетного парка, приобретение опыта и лучшее обеспечение действий частей. В некоторые моменты или во время действий по отдельным объектам сосредоточенные удары являлись основным способом. В операциях 1944-1945 гг. сосредоточенные удары осуществлялись силами крупных групп и даже нескольких корпусов. Такие удары характеризовались большой плотностью. Обычно авиакорпус наносил удар в ограниченное время (4-5 мин.).

Продолжали применяться и эшелонированные действия небольшими силами (эскадрильями и полковыми группами), что вызывалось условиями обстановки и их достаточным эффектом. Таким образом достигалось длительное воздействие на противника.

В тактике действий по войскам и объектам на поле боя был отработан целый комплекс способов и приемов, которые

применялись в том или ином сочетании в зависимости от поставленных задач и обстановки. Сосредоточенные удары и эшелонированные действия применялись по артбатареям, скоплениям войск, опорным пунктам и узлам сопротивления. В первые недели войны бомбарди-рование войск производилось с горизонтального полета, первоначально с высот 2000-4000 м, в основном с одного захода. Танковые и механизированные колонны подвергались ударам главным образом на шоссейных, лесных и проселочных дорогах. Средствами поражения являлись фугасные и осколочные бомбы, пулеметный огонь и зажигательные смеси.

Однако удары с указанных высот не обеспечивали эффективного поражения, особенно малоразмерных подвижных целей. Примерно через две недели после начала войны перешли к действиям с небольших высот (700-1000 м), а в плохих метеоусловиях и при слабом противодействии ПВО - и с более низких, применяя повторные заходы на цель, что заметно повысило результаты ударов. В то же время действия с низких высот в дневных условиях при отсутствии облачности, при сильном противодействии ПВО вызывали значительные потери бомбардировщиков. В связи с этим вынуждены были видоизменить тактику. Перешли от полетов в строю полка, эскадрильи, от сосредоточенных ударов к эшелонированным действиям небольшими группами (3-6 самолетов) и даже одиночными экипажами. Удар наносили с ходу, без повторных заходов на цель.

Совершенствование тактики с весны 1942 г. проходило по пути отработки взаимодействия с наземными войсками и воздушными армиями фронтов. Однако в битве под Сталинградом тактика действий ночью была еще не сложной. Удар на поле боя наносился одиночными экипажами, следующими друг за другом с определенным временным интервалом. Первыми в район цели выходили опытные экипажи с задачей отыскания, освещения и поджога цели. Подсвечивание цели осуществлялось двумя способами. Наибольший эффект достигался периодическим сбрасыванием на цели светящихся бомб экипажами-осветителями. Удар по цели наносили в это время все бомбардировщики полка. Второй способ заключался во взаимном подсвечивании, когда все бомбардировщики имели САБы и сбрасывали их после фугасных бомб, освещая цель для последующих групп.

С 1943 г. при сосредоточенном ударе в темную ночь стало выделяться три осветителя. При этом командир звена являлся лидером. Он в районе цели уточнял заданный объект, сбрасывал

САБы. Другой экипаж, следуя за ним, вносил поправки в его ошибки и сбрасывал САБы точнее. Третий экипаж поддерживал равномерное освещение для ударной группы бомбардировщиков.

Особое внимание при сосредоточенных ударах уделялось выдерживанию высоты и времени, а также направления захода на цель и ухода от нее. Кроме эффективного поражения врага преследовалась и другая задача - избежать столкновения самолетов. Высоты бомбардирования устанавливались в пределах от 1000 до 3500 м в зависимости от тина самолета, характера цели и противодействия ПВО.

Действия экипажей в непосредственной близости к расположению своих войск, быстрое изменение линии фронта, трудность сохранения ориентировки в ночных условиях и необходимость точного выхода на цель остро поставили проблему организации тесного взаимодействия с ними. С осени 1942 г. стали применять светонаводение на цель и светообозначенне линии фронта.

Светонаведение осуществляли войска по согласованию с представителями ДА. Применялись следующие средства: прожекторы, лучи которых направлялись в сторону цели или пересекались над ней; электрострелы и световое "Т", направленные на объект удара; линия из костров на расстоянии 1-1,5 км от переднего края войск. Здесь же обозначались входные ворота для бомбардировщиков из костров в различных комбинациях, практиковалась стрельба по цели трассирующими снарядами и пулями. Иногда устанавливался особый световой сигнал, появление которого означало продвижение наших войск и вызывало необходимость переноса удара бомбардировщиков на другой объект. Все эти средства наведения, примененные впервые на Сталинградском фронте, себя оправдали и получили одобрение экипажей.

В последующем при действиях на поле боя высоты бомбардирования также определялись в зависимости от противодействия ПВО и наличия облачности и колебались в пределах 1000-4500 м. Средством поражении являлись фугасные бомбы, преимущественно средних калибров - ФАБ - 100 кг. В отдельных случаях, когда требовалось разрушить прочные сооружения или достичь сильного морального воздействия на солдат противника, применялись тяжелые бомбы. Например, за несколько часов до перехода наших войск в контрнаступление под Курском был нанесен удар бомбами крупного калибра (от 250 и до 5000 кг) по основным узлам сопротивления на главном направлении действий наших войск.

Где проявлялись инициатива и творчество, там, как правило,

достигался успех. И наоборот, однообразие, шаблон в тактике приводили к неоправданным потерям. С момента создания штаба ДА и до второй половины 1943 г. допускалось некоторое увлечение централизацией управления. Так, в боевом распоряжении штаба ДА обычно перечислялись все основные указания на предстоящий боевой вылет, командование соединений тем самым лишалось боевой инициативы. В организации ударов по одним и тем же объектам в течение нескольких ночей допускались элементы шаблона (однообразие маршрутов, высот, заходов на цель, уходов от нее и т. д.). В результате гитлеровцы стали оказывать серьезное противодействие, и в июле - августе 1943 г. сочинения ДА понесли тяжелые потери. При возвращении с задания экипажи докладывали: "Идем к цели, все тихо, вдруг первый залп зенитной артиллерии и прямое попадание". Такое положение крайне обеспокоило экипажи и командование. Вскоре было установлено, что противник применил радиолокационные установки в районах важнейших объектов и в кабинах ночных истребителей.

Начались поиски способов противодействия новым средствам противника. Прежде всего стали внедрять новые боевые порядки бомбардировщиков, противолокационный маневр, эшелонирование самолетов по высотам, подход к цели с разных направлений, применение металлизированных лент и другие, Противолокационный маневр заключался в следующем: к линии фронта экипажи подходили на малой высоте, то есть под зоной облучения радиолокаторов, а при подходе к району цели набирали заданную высоту, при этом меняли направление и скорость полета, чтобы нарушить расчетные данные зенитной артиллерии и расстроить атаки истребителей. Во главе каждой эскадрильи следовал экипаж-лидер. Не доходя до цели 70-80 км, он начинал сбрасывать металлизированные дипольные отражателя - ленты. Кроме того, для выхода из-под атак истребителей каждый экипаж имел до 4 кг такой ленты.

Стали чаще применять сосредоточенный удар силами нескольких соединений методом звездного налета на цель. Он являлся эффективным воздействием по крупному объекту, сильно защищенному средствами ПВО. Все эти мероприятия заметно сократили наши потери.

С каждым месяцем войны нарастали удары ДА. Количество сброшенных бомб только за первые пять месяцев 1944 г. было в два раза больше, чем за весь 1942 г. Но не только это характеризовало все увеличивающуюся силу удара, главное - это возрастание эффективности действий. Мощь ударов возросла настолько, что позволила переходить от эшелонированных

действий небольших групп к сосредоточенным ударам нескольких соединений. Оснащение самолетов радиотехнической аппаратурой позволило активнее применять радионавигацию. Многие элементы тактики, которые в предыдущие годы только изыскивались и проверялись, в 1944-1945 гг. нашли широкое распространение. Все это позволило действовать смело и решительно в сложных метеоусловиях.

По-новому решались и многие вопросы боевого обеспечения. Так, в ходе подготовки к Белорусской операции были проведены мероприятия по дополнительному обеспечению экипажей средствами земного обеспечения самолетовождения. Для этого на направлениях действий помимо имеющихся наземных приводных радиостанций многие крупные населенные пункты у линии фронта обозначались световыми буквами или цифрами (10Х6 м), выложенными из красных фонарей и фар автомашин. В условиях лесистой местности это было необходимым для ориентировки экипажей ночью, выхода на цель, точности ударов и безопасности полета. В ходе наступления поиск экипажи зачастую выполняли задачи в плохую погоду с небольших высот (до 1000 м). Удаление целей от переднего края иногда было незначительное (1000 м). Хорошо организованное обозначение войск и целеуказание обеспечивали точность ударов.

В борьбе с железнодорожными перевозками и оперативными резервами врага важную роль сыграла ДА, которая с этой целью совершила 67 278 самолето-вылетов (38,4%). Это была вторая по важности и по количеству затраченных усилий задача. Однако распределение самолето-вылетов для выполнения этой задачи по годам войны происходило неравномерно. В первые шесть месяцев на это было затрачено всего 1,6% всех самолето-вылетов. К тому же удары по железнодорожным объектам часто осуществлялись небольшими группами.

В сентябре 1941 г. было установлено, что противник параллельно с автомобильными перевозками после восстановления железных дорог на захваченной территории начал широко использовать для перевозки резервов, горючего и боеприпасов железнодорожный транспорт. В связи с этим по указанию Ставки был разработан план действий ДА по крупным узлам на широком фронте Минск, Белосток, Молодечно, Рига, Псков, Даугавпилс - в целях срыва перевозок. Но, к сожалению, выполнение этого важного плана было только начато. Тяжелая обстановка под Москвой потребовала направить удары ДА по наступавшим танковым колоннам. Лишь в ноябре она выполнила значительное чисто ударов по железнодорожным объектам. Бомбардирование крупных узлов проводилось, как правило,

ночью, а небольших железнодорожных станций, перегонов и эшелонов - в движении днем с небольших высот. С декабря 1941 г. почти все силы были брошены на борьбу с перевозами. В результате за первые шесть месяцев войны ДА уничтожила и вывела из строя более 300 железнодорожных эшелонов и 26 мостов.

В ходе наступательной операции наших войск под Москвой дальняя авиация в ее составе насчитывалось 270 самолетов){46} стала реже привлекаться для ударов на поле боя. Все ее основные усилия были переключены для воздействия по железнодорожным объектам.

В конце декабря 1941 г. воздушные разведчики обнаружили на узловых станциях Минск, Полоцк, Витебск, Орша, Смоленск, Вязьма, Ржев скопление железнодорожных эшелонов. Гитлеровское командование спешно перебрасывало свежие резервы с целью задержать наступление наших войск. Соединения ДА в течение 15 ночей наносили удары по этим узлам, Было взорвано и подожжено более 30 эшелонов с живой силой и техникой, во многих местах разрушено железнодорожное полотно{47}.

Если в декабре 1941 г. ударам подвергались железнодорожные объекты на широком фронте, то в начале января 1942 г. на узком участке Вязъма Смоленск. В течение 4 ночей силами 200 экипажи было атаковано до 140 эшелонов, из них 40 сожжено выведено из строя 2 паровоза, разрушено полотно в 20 местах{48}. В результате в Вязьме и на промежуточных станциях произошло скопление эшелонов, только в Вязьме около 25. По ним и были нанесены повторные удары. Оставленная задача - не допустить движения противника по основной магистрали Смоленск - Вязьма - в основном была выполнена.

В последующие дни под непрерывным воздействием находились участки дорог Вязьма - Орша, Ржев - Вязьма, Брянск, Сухничи - Ельня - Варшавское шоссе. Уничтожено значительное число эшелонов, разрушены железнодорожные мосты у станций Вязьма, Дорогобуж, Ярцево.

29 марта 1942 г. наиболее отличившимся в битве под Москвой авиаторам майорам П. П. Глазкову, И. М. Зайкину, Ф. А. Минкевичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1942 г. ДА совершила больше налетов на железнодорожные объекты, чем в 1941 г. При этом действовала в тех районах, где противник производил крупные переброски в целях перегруппировки и сосредоточения войск на новых направлениях.

Так, с марта по июнь 1942 г. она вела боевые действия в

интересах войск многих фронтов. На северо-западном направлении для борьбы с перевозками совершено 370 самолето-вылетов. ДА подвергала ударам узлы: Луга, Псков, Дно, Идрица, Старая Русса, Невель и многие станции; на западном направлении в период наступления наших войск бомбардировала многие узлы и совершила 840 самолето-вылетов.

Эффективность ударов ДА была высокой. Так, в апреле 1942 г. в результате попадания крупных бомб в Смоленский вокзал, где немцы организовали концерт, было уничтожено до 300 гитлеровцев. В мае на том же узле в эшелонах было уничтожено также не менее 300 солдат. В ночь на 15 июня на станции Красный Бор уничтожено до 1000 солдат и офицеров.

В апреле на узле Брянск-1 было разрушено здание штаба, убито много офицеров, а в казармах и эшелоне - до 2000 солдат; на узле Брянск-2 - здание вокзала, переполненное солдатами и офицерами, уничтожено два эшелона с боеприпасами.

С 18 июня по 18 июля 1942 г. непрерывным ударам подвергались узлы воронежского направления - Брянск, Орел, Льгов, Курск, Касторное, станция Щигры. На них было совершено более 1920 самолето-вылетов, сброшено 2353 т бомб. Только узел Брянск 454 самолета бомбардировали 16 раз. В июне на нем уничтожено 15 эшелонов, до 500 вагонов, в том числе 31 с боеприпасами, 4 с пехотой, до 400 т горючего. Убитых и раненых - более 3000 человек. Узел не работал двое суток.

На узел Орел совершено 32 налета (450 самолетами), а на Курск - только в июне 21 налет (568 самолетами). Таким образом, ДА во время боев на воронежском направлении держала под систематическим воздействием крупные узлы, сократила перевозки противника и нанесла ему чувствительные потери.

В ходе битвы под Сталинградом ДА привлекалась не только для ударов по войскам на поле боя, по переправам, аэродромам, а также вела борьбу с перевозками. В сентябре 1942 г. Ставка указала, что коммуникации противника сильно растянуты, подвоз затруднен и, готовясь к осенней распутице, он усиленно подвозит материальные средства и создает запасы. Действия по путям сообщения приобретают важное значение. Поэтому предлагается широко применять экипажи "охотников" во всех родах авиации для уничтожения эшелонов на перегонах.

Для решения этой задачи кроме штурмовиков и бомбардировщиков фронтов использовались и опытные экипажи ДА. Способ действий "свободной охоты" для них не являлся новым. Они применяли его еще зимой 1941 г. Действовали ночью. Разрушали железнодорожные сооружения, мосты, полотно дороги, уничтожали эшелоны в пути и на станциях. При этом

систематическим ударам подвергались узел Лихая, станция Карповская, участки Лихая - Сталинград, Сальск Абганерово. В октябре - ноябре 1942 г. было совершено 1128 самолето-вылетов. Перевозки врага были нарушены, и оперативные резервы и запасы не могли своевременно прибыть в район боев.

Одновременно с действиями у берегов Волги ДА наносила удары на кавказском и другим направлениям, особенно по узлам Георгиевск, Кропоткин, Армавир, Минводы и 14 другим станциям и мостам через Дон. На северозападном и западном направлениях совершено 3146 самолето-вылетов. Всего в 1942 г. но железнодорожным объектам совершено 8585 вылетов.

После разгрома противника у Волги и с выходом наших войск западнее Курска наступила оперативная пауза. Войска фронтов улучшали свои позиции, производили перегруппировки и подготовку к новым сражениям. Однако для ДА какой-либо паузы или отдыха не было. По указанию Ставки начиная с января (в полосе 800 км по фронту и до 400 км в глубину) она проводила самостоятельную операцию в целях срыва оперативных перевозок и подавления авиации противника на аэродромах.

Действия по железнодорожным объектам были направлены на то, чтобы парализовать подготовку гитлеровцев к летнему наступлению 1943 г., а затем, ослабив его, нанести серьезное поражение и развернуть контрнаступление.

В соответствии с задачей, поставленной Ставкой, штабом ДА был разработан план операции, в котором было определено, какие железнодорожные узлы и когда подвергаются бомбардировке, какие дивизии и какими силами наносят удар. Задачи ставились на 6-8 дней в соответствии с планом операции и с учетом данных о загрузке железнодорожных узлов эшелонами.

В течение 6 месяцев по железнодорожным объектам было совершено 15 328 самолето-вылетов. Налетам подверглись 47 узлов и станций, многие из них неоднократно, особенно на магистрали Брест - Брянск - Орел. Враг понес существенные потери. В ночь на 7 марта 1943 г. по узлу Гомель экипажи совершили 15 заходов. В результате попадания бомб в эшелоны сгорело 17 цистерн с бензином, 15 вагонов с боеприпасами, 25 - со строительными материалами, 26 - с войсковым имуществом, 4 склада. Уничтожено более 100 фашистов{49}.

Через Минск из Германии и Польши интенсивно проходили эшелоны в район Курской дуги. Вечером 3 мая 1943 г. над Минском появились 109 бомбардировщиков. Одна из бомб угодила в здание комендатуры, где веселились на банкете гитлеровцы. Свой бесславный конец нашли под развалинами около 160 офицеров и 8 генералов. Были разрушены товарная и

пассажирская станции, паровозное депо, электростанция, разбиты 3 эшелона, взорван склад с боеприпасами, штаб авиачасти и казармы, убито до 200 человек летного состава. Всего в этом налете силами 1, 2 и 4-го гвардейских корпусов было убито около 2000 гитлеровцев. Движение на узле прервалось на 3 суток{50}. Через два дня 100 экипажей вновь совершили налет на Минск. В результате было разбито 3 эшелона с войсками, боеприпасами, техникой, 9 паровозов, сожжено 20 цистерн с горючим, склад боеприпасов, несколько радиостанций, разрушено 10 казарм, уничтожено 7 зенитных установок, сотни фашистов. Возникла паника, и фашисты побежали из города в деревни.

Гомель - крупный узел, связывающий дороги, по которым производились перевозки одновременно на нескольких направлениях, - бомбардировался 27 раз (1640 самолетов). Противнику нанесен значительный ущерб. В результате, ударов в течение 5 ночей уничтожено более 40 эшелонов с боеприпасами, войсками, горючим, 60 складов, паровозо-вагоностроительный завод. Движение по железной дороге Гомель - Новозыбков в апреле было приостановлено на несколько суток.

Брянск - наиболее крупный железнодорожный узел, соединяющий несколько магистралей, крупная база снабжения фронтового значении - подвергался ударам 36 раз силами 2852 самолетов. Разрушено много важных сооружений, десятки эшелонов и крупных складов. Убито и ранено более 3000 гитлеровцев.

Орел - одна из основных баз снабжения Центральной группы войск, где были сосредоточены крупные склады и резервы войск, находящиеся на отдыхе и выгрузке - подвергался удару 63 раза (2060 бомбардировщиков). Наиболее крупный налет на него был произведен в ночь на 4 июня 1943 г. (401 самолет), в результате возникли десятки очагов пожаров, много взрывов.

О результатах удара в ночь на 28 мая партизаны сообщили: "Убито до 3000 человек, разрушены мосты через Днепр, выведена из строя станция Могилев, разбито шесть эшелонов"{51}.

На юго-западном и южном направлениях в это же время бомбоударам подверглись крупные узлы - Льгов, Бахмач, Киев, Харьков, Полтава, Кременчуг и 16 станций силами 3035 самолетов.

Таким образом, в течение первой половины 1943 г. ДА, выполняя директиву Ставки, совершила значительное количество самолето-вылетов и сбросила тысячи тонн бомб на железнодорожные объекты, нанесла противнику тяжелые потери, сорвала планомерные перевозки и сосредоточение войск и материальных средств. Возможно, поэтому гитлеровцы несколько

раз переносили сроки начала наступления под Курском.

В ходе контрнаступления кроме ударов по войскам врага на поле боя ДА срывала подвоз резервов, бомбардировала узлы - Брянск, Орел, Карачев, Гомель, Унеча, Рославль, Белгород, Харьков, Полтава, Красноград и другие. Своими непрерывными ударами она не только изматывала противника, но и препятствовала подходу резервов.

В период наступления наших войск немцы пытались задержать их продвижение маневром своих резервов как по фронту, так и из глубины. Эти резервы, главным образом танковые и механизированные дивизии, не только занимали промежуточные рубежи, но и наносили контрудары. Дальняя и фронтовая авиация оказали войскам большую помощь в борьбе с оперативными резервами, а также при отражении контрударов.

В Белгородско-Харьковской операции (август 1943 г.) резервы противника, сосредоточившиеся для нанесения контрудара в районе Ахтырки, были обнаружены воздушной разводкой, после чего авиация нанесла по ним мощные удары. Только дальняя авиация силами 590 экипажей бомбардировала их несколько раз. Сила контрудара была ослаблена, наступление наших войск развивалось в высоких темпах.

В 1944-1945 гг. ДА значительно расширила борьбу с перевозками и резервами врага. Это способствовало увеличению размаха наступательных операций наших войск. Порой она буквально срывала перевозки противника (Белорусская операция), уничтожала его войска на шоссейных дорогах при подходе к полю боя (Лъвовско-Сандомирская и Берлинская операции), подавляла и уничтожала резервы в районах сосредоточения (Висло-Одерская операция).

Только в 1944 г. для удара по железнодорожным узлам было совершено 24 114, а по морским портам 4564 самолето-вылета.

В 1943 г., почти за полгода до начала Белорусской операции, ведя борьбу с перевозками, ее соединения совершили 2463 самолето-вылета. Особенно интенсивным ударам в апреле - мае 1944 г. подвергались узлы Двинск, Полоцк, Брест, Барановичи, Минск на магистралях Двинск - Витебск, Брест - Минск. В ходе Белорусской операции противник понес огромные потери, был вынужден спешно отводить потрепанные дивизии, а вместо них перебрасывать войска с других фронтов и резервы из Германии. Не допустить подхода к линии фронта свежих сил врага стало главной задачей ДА. В течение 10 ночей ее авиакорпуса наносили удары по крупным железнодорожным узлам, совершив 3200 самолето-вылетов. Днем эти объекты находились под воздействием авиации фронтов. Результаты ударов авиации были

эффективны. Так, в течение двух ночей 7 и 8 июля 1944 г. бомбардировался узел Брест. В результате были разрушены вокзал и паровозное депо, выведены из строя 9 паровозов, мост через реку Муховец, сожжено 30 эшелонов с техникой, боеприпасами и живой силой, уничтожены штаб дивизии и до 3000 гитлеровцев. За активное участие в освобождении Бреста полки 2-го гвардейского авиакорпуса были удостоены почетного наименования Брестских. В ходе Белорусской операции для ударов по 28 узлам и станциям было совершено 9500 самолето-вылетов.

В начале Львовско-Сандомирской операции по просьбе командования 1-го Украинского фронта 19 июля 1944 г. 4-й и 6-й авиакорпуса нанесли мощный удар по железнодорожному узлу Львов. В последующие дни они непрерывно держали под ударами многие узлы и станции, в том числе Рава-Русская, Стрый, Самбор. В это же время 2-я воздушная армия свои усилия направила на поддержку войск и не имела возможности вести борьбу с перевозками и резервами. Эту задачу решили соединения ДА, которые совершили 1445 самолето-вылетов. До самой победы над Германией во всех наступательных операциях 1944-1945 гг. ДА вела непрерывную борьбу с вражескими перевозками и резервами.

Для борьбы с перевозками была разработана и специальная тактика действий. Так, для удара по железнодорожным узлам и станциям ночью, как особым целям (узким, длинным, небольшого размера), и, как правило, с сильной ПВО, пришлось изыскивать новые тактические способы. Средние узлы располагались обычно на площади 400Х1200 м, обладали живучестью, способностью к быстрому восстановлению. В связи с этим необходимы были значительные силы для их разрушения. Например, для вывода из строя железнодорожного узла размером 400Х1000 м требовалось направить до 270 бомбардировщиков с бомбовой нагрузкой до 1000 кг на каждом. С учетом быстрого восстановления узла или постройки обходных путей после сосредоточенного удара надо было вести беспокоящие эшелонированные действия в целях срыва восстановительных работ.

Тактические приемы при действиях по узлам имели свои особенности, объектами для удара выбирались главным образом скопления эшелонов: наибольшее применение получили эшелонированные действия группами по 3-9 самолетов, в некоторых случаях применялись и сосредоточенные удары. Высота удара при слабом противодействии ПВО не превышала 800-2000 м, а при сильной ПВО - 3000-5000 м. Каждый экипаж бомбардировал самостоятельно, с горизонтального полета,

сбрасывая бомбы сериями. Длина серии при сбрасывании бомб ФАБ-100 достигала 350 м. В качестве средств разрушения применялись ФАБ-100, 250, 500 и реже ФАБ-1000. Взрыватели устанавливались на мгновенное действие.

В первые месяцы войны экипажи часто вынуждены были действовать днем без сопровождения истребителей, проявляя при этом образцы мужества, отваги, находчивости, товарищеской взаимовыручки. Так, например, днем 16 октября 1941 г. звено бомбардировщиков, ведомое командиром эскадрильи 42-го полка старшим лейтенантом С. К. Бирюковым, получило задачу нанести удар по железнодорожному мосту через Волгу в Калинине. Умело используя низкую облачность, командир группы преодолел на маршруте заслоны истребителей, вышел в район цели и, невзирая на сильное противодействие зенитной артиллерии, решительно повел бомбардировщики на цель, а штурманы сбросили бомбы. В это время их атаковали три истребителя. Бирюков, оценив обстановку, приказал звену немедленно уйти в облака, а сам, приняв неравный бой, прикрыл отход остальных экипажей. В ходе боя с тремя "мессерами" воздушный стрелок-радист сержант Н. Пеньков пулеметной очередью сбил одного истребителя. Воспользовавшись растерянностью врага, летчик, умело маневрируя, вышел из-под огня врага и скрылся в облачности.

Способы борьбы со средствами ПВО также совершенствовались. Подход к узлу на планировании с приглушенными двигателями также обеспечивал достижение внезапности. Часто несколько экипажей выходили в район цели за несколько минут до подхода ударной группы и на высоте ниже заданной для удара на 700-1000 м вызывали на себя зенитный огонь. При появлении эшелона бомбардировщиков снаряды некоторое время продолжали рваться на высоте демонстративной группы.

В дальнейшем во избежание потерь для подавления ПВО в боевой порядок дивизии стали включаться до 10 специальных экипажей. В целях уничтожения эшелонов в движении с осени 1941 г. применялась свободная ночная "охота" одиночных экипажей или небольших групп.

В первые недели войны немецкая авиация на стратегических направлениях захватила господство в воздухе. Это объяснялось внезапностью нападения, значительными потерями фронтовой, авиации, качественным превосходством вражеских самолетов, распылением нашей авиации по общевойсковым армиям. Поэтому наши войска и тыловые объекты оказались в трудных условиях. Борьба за господство в воздухе приобрела решающее значение и имела не только оперативное, но и стратегическое значение, была

одной из главных задач ВВС. Она велась главным образом путем уничтожения самолетов и летного состава противника в воздушных боях. В то же время наши ВВС, в том числе и ДА, наносили периодически Удары ограниченными силами по аэродромам, удаленным не более 70-100 км от линии фронта. Затем в большинстве наступательных операций удары фронтовой авиации по аэродромам занимали небольшой удельный вес, всего 2-3% самолето-вылетов.{52} Эту задачу в основном выполняла ДА и совершила для этого 20132, или 9,63% от всех своих самолето-вылетов.

Основными причинами ограниченных ударов по аэродромам являлись: малочисленность ДА, сосредоточение усилий на поле боя, сложность налетов на аэродромы, наличие сильной ПВО врага.

7 июля 1941 г. стало известно, что на следующее утро вражеская авиация планирует нанести удары по многим нашим аэродромам. По указанию Ставки 8 июля 1941 г. командование ВВС организовало упреждающий удар по аэродромам врага на широком фронте от Балтийского до Черного моря. Первыми поднялись в воздух 125 бомбардировщиков ДА, которые ночью подвергли ударам 14 крупных аэродромов. Вслед за ними ВВС пяти фронтов атаковали 28 аэродромов, совершив при этом 304 самолето-вылета. В результате массированного удара было выведено из строя значительное количество вражеских самолетов. Только летчики Западного фронта и 3-го корпуса ДА уничтожили 54 самолета{53}.

Через день, с 10 по 14 июля, были нанесены удары по 33 аэродромам на западном направлении. Затем с 22 июня по 15 августа 1941 г. наши экипажи 118 раз бомбардировали 67 аэродромов, совершив 1125 самолето-вылетов{54}.

В начале оборонительного сражения под Москвой разведка донесла, что противник готовит массированные удары по Москве и важным промышленным и военным объектам. Советские ВВС с 11 по 18 октября подвергли налетам крупные аэродромы - Витебск, Смоленск, Орша, Сиверское и другие и вывели из строя не менее 500 самолетов. В той совместной воздушной операции наиболее активно действовали авиаполки 40, 42, 51, 52 и 81-й дивизий ДА. Только 51-я авиадивизия на аэродроме Орша вывела из строя до 150 самолетов{55}.

В первых числах ноября стало известно, что гитлеровцы готовятся нанести мощный бомбовый удар по Москве 7 и 8 ноября, в дни 24-й годовщины Октябрьской революции. По указанию Ставки в период с 5 по 8 ноября была проведена воздушная операция ВВС с участием ДА для удара по

аэродромам{56}. План разрушения Москвы с воздуха окончательно был сорван.

Начальник генерального штаба сухопутных войск Германии генерал Ф. Гальдер в своем дневнике еще 8 июля 1941 г. записал: "Непоколебимым решением фюрера является сровнять Москву и Ленинград с землей, чтобы полностью избавиться от населения этих городов, которое в противном случае мы потом вынуждены будем кормить в течение зимы. Задачу уничтожения городов должна выполнить авиация"{57}.

Но не суждено было осуществиться варварским планам гитлеровцев.

Периодические удары не только по аэродромам, расположенным на значительном удалении, но и по ближайшим, вынуждали гитлеровцев перебазировать самолеты на тыловые аэродромы, что уменьшало активность авиации, сокращало число самолето-вылетов. Всего только в октябре и ноябре 1941 г. ДА вывела из строя до 300 самолетов{58}.

В ходе контрнаступления наших войск также не ослабевала борьба с авиацией. Ватулинский, Клинский, Можайский, Калужский и Мценский аэродромы неоднократно подвергались ударам ДА.

Для налетов по вражеским аэродромам в первые 6 месяцев войны ДА совершила 1438 самолето-вылетов, из них 80% - ночью. Ударам подвергались обычно тыловые аэродромы, с которых немецкие бомбардировщики совершали налеты на Москву и Ленинград. В ряде случаев наши экипажи, используя тактическую внезапность, уничтожали бомбардировщики на аэродромах. Так было на аэродромах Псков, Митава, Рига, Борисов, Орша, Орел, Витебск, Смоленск и других.

3 ходе битвы под Сталинградом ДА продолжала наносить периодические удары по аэродромам на сталинградском и кавказском направлениях. Для этой цели было выполнено около 1000 самолето-вылетов.

Иногда, чтобы уменьшить потери от сильного противодействия ПВО противника, ДА наносила один мощный массированный удар, конорый по своему размаху и результатам действий, по организации и планированию равнялся воздушной операции.

Так, в начале июня 1942 г. разведка донесла, что на аэродроме Брянск сосредоточено более 120 фашистских самолетов и они периодически наносят удары по нашим войскам на ленинградском, московском и харьковском направлениях. ДА была поставлена задача уничтожить эту авиагруппу. В ночь на 14 июня 1942 г. был нанесен сосредоточенный удар силами 145

Ил-4, в результате, которого было уничтожено 37 бомбардировщиков, 10 истребителей и убито 150 человек летно-технического состава{59}.

Вражеская авиация о данного аэродрома продолжительное время не действовала.

Большинство ударов были успешными. Так, на аэродроме Армавир 26 сентября 1942 г. было сосредоточено до 300 самолетов, но неспособных подняться в воздух из-за отсутствия горючего. В результате удара до 70 самолетов были выведены из строя. В начале ноября там же находилось до 100 бомбардировщиков, загруженных бомбами. За 30 минут до их взлета по ним был нанесен мощный удар и выведено из строя более 60 машин, взорваны 2 склада горючего и боеприпасов, уничтожены десятки немцев. Во время взрывов и пожаров, продолжавшихся пять часов, сбежали до 300 военнопленных, участвовавших в тушении пожаров.

В то же время и на западном направлении ДА бомбила многие аэродромы врага. Только в августе 1942 г. в результате налетов на аэродром Сеща выведено из строя до 140 самолетов, уничтожено до 700 гитлеровцев, несколько больших складов, в том числе три с боеприпасами, три с горючим, пять продовольственных.

В целях ослабления вражеской авиации к началу контрнаступления наших войск под Сталинградом 24, 53, 62-я дивизии ДА во взаимодействии с 272-й ночной авиадивизией 8-й воздушной армии провели воздушную операцию. В течение двух ночей 28 и 29 октября для удара по 8 аэродромам было совершено 502 самолето-вылета и уничтожено 20 самолетов, создано до 70 очагов пожара и 13 взрывов большой силы{60}.

Всего в течение 1942 г. совершено для бомбежки вражеских аэродромов 6248 самолето-вылетов. Бывшие гитлеровские генералы признают, что только с 19 ноября по 31 декабря 1942 г. они потеряли 3000 самолетов{61}. Из них значительная часть уничтожена ДА.

Готовясь к наступлению под Курском, гитлеровцы пытались ударами своей авиации по коммуникациям и важнейшим промышленным объектам нанести ущерб нашей экономике, сорвать снабжение фронтов, подвоз резервов, сосредоточение и перегруппировку войск.

В связи с этим только за первые шесть месяцев 1943 г. ДА наносила удары по 19 аэродромам и затратила 4553 самолето-вылета. Многие аэродромы бомбардировались неоднократно. Так, аэродром Орша подвергался удару три раза, в результате там возникло до 50 очагов пожара, горели самолеты и аэродромные

сооружения. Разбито 2 ангара, 16 самолетов, 37 автомашин и несколько складов с боеприпасами. Более десяти налетов было совершено на аэродромы: Сеща, Брянск, Орел, Запорожье и другие.

Одновременно с проведением воздушной операции две авиадивизии под командованием заместителя командующего ДА генерала Н. С. Скрипко весной 1943 г. принимали участие в воздушном сражении на Кубани. В течение двух месяцев для налетов на аэродромы в Крыму и на Таманском полуострове летчики ДА совершили до 900 самолето-вылетов. Массированным ударам подверглись аэродромы Саки, Сарабуз, Керчь, Тамань, Анапа. Многие бомбардировались от 3 до 9 раз. Только в районе Саки было выведено из строя до 100 самолетов, в Сарабузе - 70. Штаб Северо-Кавказского фронта сообщал, что в результате ночных ударов по аэродромам активность немецкой авиации сократилась вдвое.

Незадолго до начала битвы под Курском ДА принимала участие в крупной операции по аэродромам с 8 по 10 июня 1943 г. Кроме ДА в операции принимали участие соединения 1, 15 и 2-й воздушных армий. Ударам подвергалось 28 аэродромов, в том числе крупные - Орел, Боровское, Карачев, Брянск, Сеща. В итоге операции противник понес такие потери, которые ослабили авиагруппировку в районе Курской дуги и заставили перебазировать часть самолетов в тыловые районы. Это в известной мере затруднило действия люфтваффе в период битвы под Курском и сократило налеты на промышленные объекты Саратова, Горького и Куйбышева.

В ходе битвы под Курском и освобождения Донбасса и Украины ДА, нанося удары по войскам и оборонительным сооружениям, железнодорожным объектам, совершила налеты на основные аэродромы. Всего в течение 1943 г. для воздействия по аэродромам она совершила 8674 самолето-вылета, почти на 2500 больше, чем в 1942 г. Именно в 1943 г. советская авиация завоевала стратегическое господство в воздухе, которое удерживала до окончания войны.

В 1944 г. во время частых наступательных операций, при безраздельном господстве в воздухе, когда был серьезно надломлен хребет немецкой армии, ДА для удара по аэродромам совершила почти в 2,5 раза меньше самолето-вылетов, чем в 1943 г. Зато в несколько раз возросло количество ударов по морским портам. Однако в период подготовки и в ходе крупнейших наступательных операций не оставались без воздействия и аэродромы врага. Так было во время подготовки Белорусской операции. Особенно сильные четыре удара были совершены в

последние дни перед наступлением в Белоруссии - 13, 14, 16 и 18 июня. Всего по аэродромам врага до операции было совершено 1269 самолето-вылетов. Неблагоприятная погода не позволяла расширить масштабы действий.

С первых дней операции широко стал применяться способ блокирования аэродромов экипажами вновь сформированного 26-го авиаполка ночных "охотников"-блокировщиков под командованием подполковника П. И. Бурлуцкого. Его экипажи блокировали более 20 аэродромов. Основным способом их действия была "свободная охота".

Два экипажа в течение ночи блокировали 2-3 аэродрома. Зная район предстоящих ударов наших бомбардировщиков, за 1,5-2 часа до их вылета "охотники" обнаруживали ночные аэродромы врага и установленный сигнал "Я свой", действующий на данную ночь. Подойдя к аэродрому, "охотник" подавал этот сигнал и начинал планировать до высоты 200-300 м (на этой высоте ходили немецкие бомбардировщики, ожидая очереди на посадку). К ним пристраивался и наш экипаж. Один за другим самолеты шли на посадку. Наш экипаж подходил к одному из фашистов вплотную и открывал пулеметно-пушечный огонь.

После такого дерзкого приема наших авиаторов на земле возникала паника. Быстро выключались все огни. Пользуясь замешательством, совершив повторный заход, наш экипаж открывал пулеметный огонь вдоль стоянок. Еще, как правило, 1-2 самолета загорались. Зенитная артиллерия открывала огонь. А в воздухе над аэродромом также возникала паника. Немецкие самолеты, выключив бортовые огни, метались из стороны в сторону, снижались, пытались спастись от огня своей же артиллерии, уходили на запасные аэродромы, которые часто были уже заблокированы. В результате им приходилось находиться в воздухе до рассвета, если хватало горючего, или совершать посадку в поле.

Систематическое блокирование физически изматывало немецких летчиков, сковывало их действия и не давало возможности взлетать ночным истребителям. Кроме блокирования ночные "охотники" атаковали эшелоны на перегонах, автомашины на дорогах.

Тактика действий по аэродромам не была постоянной, хотя отдельные ее элементы оставались неизменными в течение всей войны. Так, удары по аэродромам наносились только ночью, за небольшим исключением в 1941 г. и осенью 1942 г.; основными объектами уничтожения были самолеты, личный состав, склады горючего и боеприпасов, КП, узлы связи.

Ночные удары ДА по аэродромам являлись как бы

продолжением дневных, наносимых авиацией фронтов для сохранения непрерывного воздействия на противника и подготовки к предстоящим дневным налетам. Когда же противодействие ПВО противника днем было сильным и не могло быть успешно преодолено фронтовой авиацией, ночные удары являлись единственно возможными.

Действия ночью отличались от дневных и имели ряд особенностей. Прежде всего, темная ночь снижала эффективность огня зенитной артиллерии и истребителей. Это создавало условия для широкого применения устаревших типов бомбардировщиков. При действиях ночью учитывалась продолжительность темного времени, освещение луны, степень видимости аэродрома и состояние погоды, а также сложность отыскания, подсвета, поджога и эффективного поражения самолетов на аэродроме.

Этими трудностями и особенностями определялись и способы действий. Основное тактический прием заключался в самостоятельных действиях экипажей на разных высотах, с небольшим временным интервалом. Для повышения эффективности, увеличения времени воздействия на противника экипажи совершали по 3-5 и более заходов на цель, находясь над ней до 10-15 минут. При сильном противодействии артиллерии они подходили к цели с таким расчетом, чтобы в районе ее одновременно находились 3-4 самолета, что рассредоточивало зенитный огонь. Высота удара колебалась от 1000 до 2000 м, а при отсутствии огня артиллерии снижалась до 400 - , 500 м, что позволяло вести пулеметный огонь.

Успех обеспечивали изучение по планам или фотоснимкам мест стоянок самолетов, складов, зенитных батарей, доразведка цели перед налетом. Экипажи-разведчики сообщали по радио местонахождение самолетов, уточняли их стоянки.

Ночью часто наносили удары по аэродромам, сильно прикрытым средствами ПВО. Внезапность достигалась заходом на цель со стороны противника на приглушенных авиадвигателях. В условиях сильного противодействия артиллерии и прожекторов практиковался полет двух бомбардировщиков. Первый, выйдя в район цели, освещал, поджигал ее, подавлял средства ПВО. Второй экипаж, подойдя к цели через 1-2 минуты, сбрасывал бомбы на стоянки самолетов.

Чтобы ввести в заблуждение наших летчиков, противник применял маскировку основных аэродромов, устройство ложных аэродромов с имитацией их под действующие, очаги пожаров около основных аэродромов и т. п. Но эти уловки наши опытные экипажи быстро распознавали.

При блокировании, как правило, блокировался тот аэродром, по которому готовился удар основных групп бомбардировщиков, а также если он находился вблизи маршрута полета наших экипажей или недалеко от крупного очередного объекта удара.

Высокие результаты давало блокирование одновременно нескольких аэродромов. В этом случае истребители противника не могли оказывать взаимную поддержку, исключалась посадка на заблокированные аэродромы возвратившихся с задания бомбардировщиков и организация повторных вылетов.

Блокирование являлось активным способом действий. Оно нашло широкое применение с начала 1943 г. и позволяло малым числом экипажей сковывать подчас крупные силы противника.

Способ блокирования зародился еще осенью 1941 г. под Москвой по инициативе опытных летчиков. Одним из первых "охотников" был экипаж командира эскадрильи 750-го авиаполка Героя Советского Союза майора Е. П. Федорова.

Примеру Федорова последовали и другие летчики из соседнего 751-го авиаполка. Особенно смело действовал экипаж капитана Н. П. Кононенко. Успешно применял блокирование и экипаж майора С. Урутина.

В некоторых дивизиях имелись трофейные немецкие самолеты, большей частью Ме-110, на которых опытные и смелые летчики неоднократно вылетали в тыл противника днем и ночью на "свободную охоту". Расчет их был верен. Противник нес большие потери. Немецкая ПВО обычно не обращала на "мессершмитты" внимания. Но зато доставалось этим экипажам от нашей артиллерии, когда они возвращались на свой аэродром.

В целом тактика ДА в годы Великой Отечественной войны получила широкое совершенствование, многие ее элементы были разработаны заново и прошли проверку в ожесточенных боях. Верительный вклад в совершенствование тактики внес летный состав. В полной мере проявилось возросшее мастерство командного и летного состава и штабов, умение мыслить и действовать смело и решительно, с большой инициативой и настойчивостью, оригинально, противопоставляя противнику свою более гибкую тактику.

Гитлеровское командование, готовясь к нападению на СССР, рассчитывало на его политическую и экономическую изоляцию. Однако оно просчиталось. В первые же дни войны правительств Англии заявило о совместной с нами борьбе с фашизмом и о предоставлении материально-технических средств. Но доставка их сухопутным путем исключалась. Оставался морской путь. Однако Балтийское и Черное моря были блокированы, наикратчайшим путем оставался Северный - в порты Мурманск и

Архангельск.

Рассчитывая на "молниеносную войну", противник не планировал действия своего флота и авиации по северным морским коммуникациям. Этим воспользовалось английское командование, которое в конце 1941 г. провело без потерь более 100 транспортных судов в обоих направлениях. Вражеская разведка раскрыла этот путь, и в начале 1942 г. гитлеровцы сосредоточили в Северной Норвегии значительные силы подводных лодок и до 400 самолетов. Ставка ВГК поставила ДА задачу - ударами по вражеским аэродромам и портам обеспечить проход караванов союзников в наши северные порты. Выполнение этой задачи было возложено на 36-ю авиадивизию.

В конце мая 1942 г. 455-й полк и несколько подразделений 42-го полка этой дивизии были перебазированы на подходящий северный аэродром и оперативно подчинены командующему ВВС Северного флота. Все экипажи оказались впервые в Заполярье и не имели опыта действий в сложных полярных условиях. Потребовалось изучать все эти условия и тщательно готовиться к каждому полету. Объекты удара находились на большом удалении. Например, до аэродрома Тромсэ и порта Гаммерфес расстояние - до 1000 км, время полета - 6 часов. На этом аэродроме было сосредоточено много бомбардировщиков-торпедоносцев, подготовленных для удара по морским караванам. К тому же этот аэродром являлся и важной промежуточной базой для самолетов, следующих из Германии в Северную Норвегию и Финляндию.

Наши экипажи подвергали ударам аэродромы Лак-сельвен, Луостари, Хебугтен, Алакуртти, Кемиярви, Рованиеми, Кеми (только в 1942 г. было совершено 311 самолето-вылетов). Большинство из них бомбардировались от 5 до 10 раз. Экипажи отмечали много очагов пожаров и взрывов. Так, на аэродроме Лаксельвен в мае 1942 г. было уничтожено 18 самолетов, склад боеприпасов, 2 автоцистерны, различные строения.

С наступлением темной полярной ночи части 36-й авиадивизии возвратились на свой прежний аэродром. Караваны судов союзников без потерь приходили в наши порты. Но 53-й конвой, вышедший из Мурманска в начале марта 1943 г., с наступлением светлых полярных ночей потерял три транспорта. В связи с этим союзники до осени отказались от проводки караванов. Тогда в Заполярье были направлены более внушительные силы в составе 36-й и 48-й дивизий 8-го корпуса ДА, которые действовали там в 1943-1944 гг.

Всего только по аэродромам врага было произведено до 1500 самолето-вылетов. В результате ударов было выведено из строя

значительное число бомбардировщиков, сорваны планы немцев по уничтожению союзных транспортов, идущих в наши порты с танками и самолетами. Кроме того, во вражеских портах были затоплены транспорт водоизмещением 2195 т и пароход водоизмещением 335 т. Одновременно в интересах войск Карельского фронта экипажи бомбардировали аэродромы Алакуртти, Тунгозеро, военные объекты в городах Оулу, Рованиеми, Кемиярви, войска и склады в крупных населенных пунктах. Для поддержки войск было совершено более 370 самолето-вылетов, сброшено около 450 т бомб. Таким образом, части 8-го корпуса ДА получили опыт действий в суровых условиях Дальнего Севера.

В предвоенные годы в составе наших ВВС не было военно-транспортной авиации. Транспортировку грузов и обеспечение воздушно-десантных: войск выполняли авиаполки ДЛ, вооруженные самолетами ТВ-3. Перед войной имелось шесть таких полков. В начале 1942 г. были сформированы две транспортные авиадивизии. Начиная с лета 1942 г. часть полков ТВ-3 была перевооружена на самолеты Ли-2, парк которых неуклонно возрастал. К лету 1943 г. имелось уже три авиакорпуса (5, 6 ж 7-й), почти полностью оснащенные самолетами-бомбардировщиками транспортного типа Ли-2. Если в начале 1944 г. полков Ли-2 было 10, то к концу войны - 19. Соединения, вооруженные Ли-2, кроме выполнения боевых задач часто привлекались для военно-транспортных целей. Одной из важнейших задач полков, вооруженных самолетами ТБ-3 и Ли-2, являлась транспортировка личного состава, вооружения, боеприпасов и других средств обеспечения войск и партизан.

При перевозке грузов и личного состава за линию фронта самолеты были единственным видом транспорта. С первых недель войны они применялись и для доставки различных грузов войскам, находящимся в окружении, а также для десантирования четей. Так, 3 октября 1941 г., во время боев в районе Орла, когда противник пытался развить наступление на Москву, 40 экипажей (25 Ил-4 и 15 ТБ-3) совместно с летчиками ГВФ перевезли бойцов с вооружением 5-го воздушно-десантного корпуса из района Иваново в Мценск.

В течение осени 1941 г. 36 экипажей 7-го авиаполка ежедневно перевозили продовольствие в блокированный Ленинград. Полеты проходили при сильном противодействии вражеской артиллерии и истребителей. Экипажи часто совершали по 2-3 вылета в сутки. Истребителей сопровождения не хватало, иногда на 9 ТБ-3 выделялось только 3 истребителя. Тем не менее противнику не удалось сорвать перевозки в осажденный город.

Несколько авиаполков доставляли грузы соединениям Западного фронта, находящимся в окружении. К концу октября 1941 г. они перевезли 2791 т груза и 2300 человек{62}. В мае 1942 г. 30 ТБ-3 сбрасывали парашютный десант на подкрепление окруженным войскам в районе Вязьмы.

В наступательных операциях был получен некоторый опыт по транспортированию войск за линию фронта. При этом значительно чаще применялись десанты для решения тактических задач. Для выполнения задач оперативного значения десантирование производилось всего лишь два раза: в наступательной операции под Москвой и при захвате плацдарма на Днепре.

Для первой воздушно-десантной операции в январе 1942 г. в районе Озеречни использовались 25 ТБ-3, 45 Ил-4 ДА и 40 Ли-2 ГВФ. Десантирование с ТБ-3 осуществлялось в сложных метеоусловиях, при отсутствии обеспечения надежного самолетовождения ночью, приводных радиостанций и световых сигналов. Поэтому десантирование продолжалось 6 ночей. Удалось высадить в тыл врага только одну воздушно-десантную бригаду в составе 2150 человек с личным оружием{63}.

В середине февраля 1942 г. фактически проводилась новая операция в районе западнее Юхнова, куда было десантировано 7000 человек и 1500 мешков с вооружением, боеприпасами и продовольствием{64}.

В конце сентября 1943 г. был выброшен крупный воздушный десант - около 10 000 человек для содействия Воронежскому фронту в форсировании Днепра и захвата плацдарма.

Для выброски парашютных групп были выделены 180 Ли-2 5, 6 и 7-го авиакорпусов ДА и 1-я транспортная дивизия ГВФ. Для транспортировки арторудий и другой тяжелой техники выделялись Ил-4 и планеры. Общее руководство было возложено на заместителя командующего ДА генерала Н. С. Скрипко. Войска и самолеты сосредоточивались на двух аэродромах находящихся на удалении 175-220 км от района десантирования.

В ходе Белорусской операции для перевозки материальных средств подвижным войскам кроме ГВФ и самолетов воздушных армий привлекались два авиакорпуса ДА, которые за июль - август 1944 г. совершили 2646 самолето-вылетов для транспортировки 1182 т горючего, 1240 т боеприпасов, 1000 техимуществ, более 11 000 солдат и офицеров, 1659 раненых{65}.

В сентябре части 5-го авиакорпуса десантировали Чехословацкую стрелковую бригаду для оказания помощи словацкому народному восстанию. Десантирование осуществлялось посадочным способом на аэродром Три дуба. В

десантировании участвовали 127 экипажей, из них 107 задания выполняли в сложных метеоусловиях и ночью{66}.

Активная борьба партизан на огромной территории в тылу врага требовала значительного расхода оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ. Необходимо было максимально снять с народных мстителей заботу о поиске этих средств. Партия и правительство уделяли большое внимание снабжению партизанских отрядов.

Большую роль сыграли полки ДА, которые систематически снабжали оружием, боеприпасами, медикаментами сотни партизанских отрядов и бригад. Несколько полков Ли-2 специально были выделены для этого. Многие летчики совершили по 100 и более полетов с посадкой на партизанских аэродромах.

В период подготовки Курской битвы в тылу противника от линии фронта до Днепра бушевало пламя партизанской войны. Это помогло нашим войскам в короткие сроки построить оборонительные рубежи. Только партизаны Украины благодаря оказанной им помощи экипажами 101-го и 12-го гвардейских авиаполков ДА и летчиками ГВФ пустили под откос 349 жешзыодорожных эшелонов с войсками, боеприпасами, горючим и техникой, а с 1 апреля по 20 июля 1943 г. они уничтожили 19419 вражеских солдат и офицеров, сотни паровозов, вагонов, различных мостов, автомашин, складов оружия, боеприпасов, захватили многочисленные трофеи и до 900 пленных.

Не отставали от украинцев и брянские партизаны, которые только во вторую половину июня 1943 г. уничтожили и взяли в плен более 3000 вражеских солдат и офицеров, взорвали 18 железнодорожных мостов, уничтожили много техники и складов{67} К началу наступления под Курском враг понес немалые потери. В этом заслуга и ДА, которая перевезла партизанам большое количество оружия, взрывчатки, специалистов.

В ходе начавшегося контрнаступления под Курском с 16 июля авиация стала доставлять грузы на 38 посадочных площадок, к которым, как к базам снабжения, были прикреплены все партизанские отряды, готовившиеся к повой операции{68}.

3 августа началась операция, вошедшая в историю под названием рельсовая волна, партизан ленинградских, калининских, смоленских и белорусских отрядов. Орловкие партизаны начали со несколько раньше. Только в течение первых двух недель операции партизаны повредили 134 тыс. рельсов{69}, что составляет 804 км одноколейного пути. На ряде железнодорожных участков у гитлеровцев возникли затруднения

в перевозках. В июле 3-4 экипажа Ли-2 каждую ночь перевозили партизанам взрывчатку, а в августе в разгар операции - до 25 экипажей.

Одновременные удары по коммуникациям партизанами и соединениями ДА нарушали перевозки противника. В ходе рельсовой войны только партизанами было уничтожено: железнодорожных мостов - 57, водокачек - 8, паровозов - 17, мостов на грунтовых дорогах - 33, вагонов и платформ - 288, автомашин - 149. Убито 540 фашистов{70}.

В ходе операции авиация доставила: 2618 пистолетов, 11 016 автоматов, более 20,5 тыс. винтовок, 973 ружья, более 44 млн. патронов, свыше 120 тыс. ручных гранат, около 98 тыс. мин и 40 тыс. кг тола; 2312 комплектов обмундирования, 69 360 сутодач продовольствия, 19375 кг соли, 1127 кг мыла, 700 кг. табака, 10500 кг бумаги. За это же время было перевезено 150 радистов с радиостанциями{71}.

Систематическая помощь партизанам еще более активизировала их деятельность. В результате первого и второго этапов рельсовой войны, проведенных только партизанами Белоруссии, было подорвано свыше 211 тыс. рельсов. По оценке немецкого командования, это сократило их перевозки на 35-40%. Полеты за линию фронта имели и большое морально-политическое значение. Летчики привозили партизанам центральные газеты, воззвания, другую политическую литературу, письма, а с ними как бы частицу того тепла, заботы и любви, которыми их окружали партия, народ. Это вселило в них еще большую уверенность в победе, звало на подвиги.

В Москву самолеты привозили от партизан разведданные, отчеты о деятельности, собранные деньги и ценности на постройку самолетов и танков.

Экипажи совершали полеты в трудных условиях: ночью, в любое время года, часто в плохую погоду и на большие расстояния. Отсутствие прямой радиосвязи с некоторыми отрядами не позволяю получать от них информацию о наземной, воздушной и метеорологической обстановке и состоянии посадочных площадок. Посадочные площадки находились, как правило, в лесных массивах и обнаружить их с воздуха ночью было трудно. Посадка требовала большого опыта, отличной техники пилотирования и риска. Но наши летчики преодолевали все трудности.

Однако не всегда перелеты линии фронта заканчивались благополучно, особенно с лета 1943 г., когда немецкие истребители и зенитная артиллерия с помощью локаторов обнаруживали и обстраивали наши самолеты.

В полетах помогала товарищеская поддержка, сработанность экипажей. Пример дружеской выручки показал экипаж Ли-2 под командованием капитана Н. Губина. В ночь на 23 октября 1944 г., доставив партизанам боеприпасы, он возвращался к линии фронта. От попадания снаряда самолет воспламенился. Но команде командира экипаж стал покидать корабль. Парашют Губина был поврежден осколками. Это заметил бортмеханик С. Уткин. Огонь приближался к бензобакам, Уткин предложил командиру прыгать вместе на одном парашюте. Едва успели они отделиться от самолета, как он взорвался. Парашют открылся нормально. Несмотря на сильные ожоги и ушибы, летчик и его спаситель дошли до населенного пункта. Советские патриоты укрыли их, а после выздоровления помогли перейти линию фронта. Губин и Уткин вернулись в свой полк.

Летчики и штурманы, летавшие в тыл врага к партизанам, проявляли мужество и отвагу. Славные соколы капитаны Б. Г. Лунц и И. С. Валухов, майоры В. И. Масленников, И. Д. Козлов удостоены звания Героя Советского Союза. Б. Г. Лунц совершил 405 самолето-вылетов к партизанам, из них 309 ночью. Неоднократно его самолет атаковывали истребители, но он умело производил маневр и уходил от врага.

Таким образом, в ходе минувшей войны части ДА впервые в истории широко использовались в интересах партизанского движения. Более 7000 вылетов ночью совершили ее экипажи за линию фронта, доставили партизанам 5316 т груза, перевезли 11 707 бойцов и вывезли в тыл около 4700 раненых.

Транспортирование грузов, эвакуация раненых, больных и детей, разбрасывание миллионов листовок оказали существенную помощь в организации и развертывании партизанской борьбы, повышении боеспособности и маневренности отрядов, усилении активности и эффективности ударов, а также способствовали укреплению морального духа народных мстителей, воодушевляя их на борьбу.

Дальняя авиация оказала также помощь партизанскому движению ряда стран Европы. Только в 1944 г. к чехословацким партизанам было совершено 1355 самолетовылетов и доставлено 851,5 т боеприпасов, оружия и медикаментов, перевезено 3016 бойцов{72}. В Югославию совершено 1930 самолето-вылетов и доставлено 1758 т боеприпасов и оружия, перевезено 2684 бойца и вывезено 1354 раненых{73}.

Всего в годы войны ДА совершила 25 747 самолето-вылетов для транспортировки грузов и личного состава войск в зоне боевых действий. На транспортировку грузов и личного состава приходится 11,7% всех самолето-вылетов.

Глава четвертая.

Совершенствование оперативного искусства

Организация боевых действий по объектам стратегического и оперативного тыла. Взаимодействие с сухопутными войсками и фронтовой авиацией. Стратегическое взаимодействие. Массирование сил и средств. Маневренность, подвижность, внезапность действий. Организация управления. Работа штабов. Контроль за боевыми действиям. Изменение организационной структуры. Боевые потери и меры по снижению их. Рост самолетного парка. Подготовка кадров. Совершенствование боевых порядков.

Оперативное искусство дальней авиации является составной частью оперативного искусства советских ВВС, подчиняется военной стратегии и руководствуется поставленными ею задачами Оно занимается разработкой теории и практики ведения боевых действий в целом всей ДА, ее соединений в совместных операциях с войсками, ВВС фронтов, ВМФ, а такие проведением самостоятельных операций.

Основы оперативного искусства ДА были разработаны еще в предвоенные годы. Входе войны оно обогатилось и получило дальнейшее совершенствование. Были разработаны и сформулированы его основные принципы: объединение усилий и массирование их на решающих направлениях, централизация управления, внезапность ударов, взаимодействие с войнами, ВВС фронтов, ВМФ, участие в борьбе за господств" в воздухе.

На развитие оперативной искусства оказывали влияние ряд важных факторов, в том числе-: количественное и качественное состояние самолетного парка всех советских ВВС, и в частности ДА; обстановка на фронте; количество и качество средств ПВО и истребителей противника; боевые потери, пополнение кадрами и техникой; изменение организационных форм ДА; опыт войны, развитие военно-теоретической мысли; инициатива и творчество авиаторов.

В первые месяцы войны теоретические положения оперативного искусства были проверены в огне боев, вскрыты недочеты и обобщено все положительное. Так, планирование боевых действий проводилось иногда наспех, упрощенно. Взаимодействие с войсками осуществлялось неконкретно. В дальнейшем по мере накопления опыта эти и другие недостатки устранялись.

Начиная с весны 1942 г. в связи с объединением всех дивизий постепенно расширялась масштабность оперативного применения, усложнялись задачи, массировались усилия на решающих направлениях, централизовалось управление,

внедрялись в практику новые элементы оперативного искусства.

Плохие метеорологические условия часто затрудняли, а иногда и вообще исключали выполнение задач. Так, с марта 1942 г. по май 1945 г. лишь 23% ночей были летными без ограничений. В остальные ночи могли вылетать на задания лишь опытные экипажи. Дальняя авиация зависит от погодных условий в большей степени, чем другие рода авиации. Однако часто, когда из-за плохой погоды фронтовая авиация не могла вести боевые действия, опытные экипажи ДА наносили внезапные удары по противнику.

В годы войны при появлении на тыловых аэродромах экипажей ДА летчиков спрашивали: "Что же самое неприятное на фронте?" И большинство обычно отвечали: "Самое неприятное - это нелетная погода. Самое томительное для нас - нелетные ночи. Сидишь и ждешь: скорее бы распогодилось, скорее бы в полет!"

Ночные действия с конца 1941 г. осуществлялись не в групповых полетах, а одиночными экипажами, совершающими полет вне видимости друг друга, с помощью средств радионавигации.

Основные усилия ДА были направлены на поддержку войск. В то же время она выполняла и самостоятельные задачи или принимала участие в совместных операциях с ВВС фронтов и ВМФ.

Продолжительность операции определялась значением выполняемой задачи и необходимым количеством самолето-вылетов для достижения требуемого эффекта. Частной операцией назывался каждый отдельный вылет в течение суток, произведенный основными силами.

Получили развитие теория и практика организации и проведения самостоятельных операций ДА, а также операций совместно с ВВС фронтов и ВМФ. Они проводились по единому замыслу и плану на широком фронте или одном важном стратегическом направлении.

Организация боевых действий по объектам стратегического и оперативного тыла противника производилась, как правило, без предварительных перебазирований соединений на другие аэродромы. В 1942-1943 гг. авиадивизии ДА базировались в основном на аэродромах средней полосы. Это объяснялось следующими соображениями. Во-первых, в тот период выполнялись задачи в интересах войск многих фронтов в различных районах: под Ленинградом, на юге в районе Орла, Харькова, под Сталинградом или на западном направлении. Базирование в центре позволяло переносить удары с одного направления на другое, часто не меняя аэродромов, маневрируя

лишь радиусом действий бомбардировщиков. Во-вторых, базирование на оборудованных стационарных аэродромах, имеющих бетонные взлетно-посадочные полосы, давало возможность производить взлеты кораблей с повышенной нагрузкой, а густая сеть железных и шоссейных дорог, стационарные склады и близость ремонтных баз облегчали обеспечение частей боеприпасами, горючим и другими материальными средствами.

Задачи для удара по объектам глубокого тыла врага дальняя авиация в большинстве случаев получала за 1-3 суток до вылета. При этом задачи ставились чаще не на какой-то отрезок или период времени, а на один вылет, намечавшийся между действиями ее частей по объектам в оперативно-тактическом тылу. Для налетов на Берлин - цель наиболее удаленную, находившуюся в 1941-1942 гг. на пределе досягаемости наших бомбардировщиков, организовывались оперативные аэродромы.

В самолетовождении широко применялись радиосредства. Практиковалось вождение бомбардировщиков по данным пеленгаторов, которые располагались на исходных пунктах маршрутов частей. Через 15-30 мин. полета пеленгаторы вызывали поочередно экипажи, определяли пеленг и сообщали затем на борт самолета его местонахождение. Для контроля пути и выхода на цель использовались широковещательные вражеские радиостанции. Чтобы противник не дезориентировал экипажи изменением данных работы радиостанций, штаб ДА имел связь со специалистами, следившими за их работой, и о всех изменениях информировал штабы соединений.

Полеты на дальние цели, на полный радиус и сейчас остаются актуальными. Важным элементом выучки экипажей является их умение решать задачи на максимальной дальности от своего аэродрома.

Полет на дальние цели - очень сложный вид подготовки. Он охватывал большой круг вопросов как на земле, так и в воздухе. Прежде всего, он отличался значительной продолжительностью и требовал большого физического и морального напряжения. Экипаж ночью обычно встречался с различными метеоусловиями.

На дальних маршрутах авиаторы часто преодолевали огромные районы плохой погоды, с низкой облачностью, с ливневыми дождями, грозами, снегопадами, обледенением и т. д. Эти сложные условия требовали тщательного отбора и подготовки экипажей. Командиры кораблей должны были иметь твердые навыки и опыт самолетовождения вне видимости земли, по приборам, а штурман - в инструментальной прокладке. Кроме того, нужна была высотная подготовка, тренировка для

длительного пребывания на больших высотах, умение пользоваться кислородной аппаратурой и управлять тяжелым кораблем.

Основное внимание в период подготовки к полету обычно сосредоточивали на самолетовождении и технике пилотирования самолета. Анализировали метеоусловия. Старались запомнить высоту, а также скорость и направление струйных течений и их расположение относительно маршрута полета. При выборе маршрута учитывали наличие запасных ночных аэродромов ВВС фронтов, которые гарантировали безопасность вынужденных посадок.

Управление подготовкой к полету осуществлялось с КП полков. Как правило, ежедневно с 6 часов утра начинался сбор сведений о фактической погоде, изучался прогноз погоды с основных и запасных аэродромов. Через каждый час поступала новая сводка погоды. За 1-1,5 часа до вылета ударных групп бомбардировщиков, как правило, вылетало по одному экипажу - разведчику погоды от каждого полка, которые с маршрута сообщали на свой КП высоту нижней и верхней кромки, характер облачности, наличие обледенения, температуру воздуха, горизонтальную видимость. После уточнения сведений о погоде командиры принимали решение на вылет бомбардировщиков. Часто их полеты выполнялись над облаками, а опытными экипажами - в облаках, вне видимости земных ориентиров.

Большинство ударов ДА по объектам глубокого тыла с лета 1941 г. по конец 1944 г. можно считать самостоятельными операциями по своему политическому, стратегическому и военному значению, по количеству привлекаемых сил и средств и результатам действий. Кроме того, проводились и специальные самостоятельные операции для разрушения объектов в оперативном тылу. Порой эти операции были продолжительными по времени, значительными по своим масштабам и достаточно эффективными.

В зависимости от задач л целей взаимодействие ДА с другими родами авиации и войсками Красной Армии было тактическим, оперативным и стратегическим.

Тактическое взаимодействие с войсками организовывалось при совместных действиях в тактической зоне, при ударах по оборонительным позициям противника.

В первые месяцы войны ДА часто выполняла задачи поддержки наземных войск. Действуя на поле боя в условиях быстроменяющейся обстановки, части ДА находились порой в затруднительном положении, не зная точного начертания линии фронта.

Организацией взаимодействия в начале войны руководили командующие ВВС фронтов. Ставка ВГК в начале июля 1941 г. пыталась взять в свои руки управление ДА, а организацию взаимодействия с войсками возложила на начальника Генерального штаба. Однако руководство ДА, взаимодействующей с рядом фронтов, из одного центра было затруднено. Ставка разрешала использовать ее соединения по усмотрению командования фронтов.

Тактическое взаимодействие с войсками вначале страдало рядом недостатков. Значительное удаление соединений ДА от войск затрудняло личное общение авиационных командиров с общевойсковым командованием.

Войска плохо различали силуэты наших самолетов, не разбирались в их сигналах, часто не знали времени, места и высоты пролета линии фронта, из-за отсутствия светосигнальных средств слабо обозначали передний край и осуществляли целеуказание.

Верховное Главнокомандование принимало меры по устранению выявленных недочетов. Только за первые 20 дней войны Ставка издала ряд директив о централизованном управлении и массировании сил ДА, о применении дальних бомбардировщиков ТБ-3 и Ил-4 только ночью, а днем на больших высотах, об использовании против танков, самолетов и другой техники зажигательных веществ (гранулированного фосфора, жидкости КС, термитных шаров и др.).

Когда обстановка требовала неотложных мер, усилия ВВС ряда фронтов и некоторых соединений ДА по указанию Ставки массировались для удара по сильным группировкам противника. Действия такой авиагруппы приобретали форму воздушной операции. Штаб ВВС разрабатывал план операции и организовывал взаимодействие ВВС фронтов и ДА с войсками.

С весны 1942 г. после создания ДА взаимодействие ее соединений с войсками и авиацией фронтов постепенно налаживалось. Организовывали его по указанию Ставки командование войск фронтов и ДА. В отличие от 1941 г. основной формой взаимодействия с войсками являлась авиационная поддержка, а не оперативное подчинение авиасоединений командованию фронтов. Для участия во фронтовых операциях обычно выделялись несколько авиасоединений. Задачи им ставили командующие фронтами или представитель Ставки через представителя ДА на месте, а иногда через ее штаб в Москве. Планы взаимодействия войск, авиации фронта и ДА разрабатывались их штабами совместно. Обеспечение действий средствами земного обеспечения самолетовождения, а иногда и

боеприпасами, горючим, ночными запасными аэродромами осуществлялось силами и средствами тех фронтов, в полосе которых ДА выполняла задачи.

Выполняя задачи поддержки войск, командование ДА определяло вопросы выбора объектов, времени и способов удара совместно с общевойсковым командованием. До августа 1943 г. выбор способа действий и средств поражения определял, как правило, штаб ДА, а позднее - командиры авиакорпусов.

Наиболее сложный вид действий - это удары по объектам и войскам на поле боя, расположенным вблизи переднего края. Успех действий по ним и исключение удара по своим войскам решался не только точным согласованием ударов по месту и времени, но и применением новых способов управления экипажами в воздухе.

С осени 1942 г. и до Берлинской операции можно назвать много примеров успешной организации тактического взаимодействия ДА с войсками. Например, удар севернее Сталинграда в ночь на 25 сентября 1942 г. Для его обеспечения была разработана система светонаведения и светообеспечения, которая была передана в авиасоединения за 5 часов до вылета для изучения ее экипажами. Когда самолеты находились уже на маршруте, с КП командующего ДА последовал приказ: "Не бомбить высоту 111,2, так как ее заняли наши войска, а удар нанести западнее, в районе МТФ). Это распоряжение было передано на КП авиадивизий для передачи экипажам и было выполнено своевременно. По данной цели в ту ночь действовало восемь авиадивизий, которые в течение ночи совершили по два вылета. В общей сложности в полете участвовало 258 экипажей.

В операциях 1943 г. система взаимодействия с войсками продолжала совершенствоваться. Этому способствовала вышедшая в свет в мае 1943 г. "Инструкция по организации вспомогательных пунктов управления авиацией", в которой был обобщен двухлетний опыт войны. Для организации взаимодействия требовалось, чтобы авиационный и общевойсковой штабы совместно разрабатывали плановую таблицу боя, в которой должны были предусматриваться время и объекты удара авиации, последовательность выполнения задач, участки пролета линии фронта, сигналы взаимного опознавания, порядок вызова авиации с КП общевойскового командира, способы целеуказания, радиосигналы взаимодействия. В битве под Курском и во всех последующих наступательных операциях получили развитие основные способы взаимодействия, Главным звеном, организующим взаимодействие, являлись штабы общевойсковой (танковой) армии и ДА.

С лета 1943 г. взаимодействие всей советской авиации с войсками приняло новую форму - авиационное наступление. Это была высшая форма организации взаимодействия.

Приобрела опыт ДА и в обеспечении ввода в прорыв подвижных групп фронта и танковых армий. Непосредственно перед вводом подвижных войск в сражение она совместно с фронтовыми бомбардировщиками или самостоятельно наносила удар по узлам сопротивления и опорным пунктам перед фронтом наступления танкистов. А затем переносила свои удары по выдвигающимся оперативным резервам. В отдельных операциях (Корсунь-Шевченковская, Белорусская и другие) при значительном отрыве танкистов от баз снабжения, особенно в условиях распутицы, части ДА транспортировали им горючее, боеприпасы.

В некоторых операциях, когда войска продолжали наступление ночью или когда их атака начиналась на рассвете, ДА наносила удары по противнику в тактическом взаимодействии с войсками. Самыми успешными ее удары в тесном взаимодействии с войсками были в операциях 1944-1945 гг. Наибольшего совершенства достигло массирование ее усилий на главных направлениях, и удары, как правило, умело использовались войсками. Например, для прорыва мощной обороны на берлинском направлении Ставка приказала ДА провести подготовку прорыва фронта обороны в полосе наступления 1-го Белорусского фронта. 16 апреля 1945 г. перед рассветом в течение 40 минут 745 экипажей бомбардировали вражеские узлы сопротивления и связи, КП на Зееловских высотах.

Оперативное взаимодействие ДА охватывало более широкий пространственный размах по сравнению с тактическим. Оно заключалось в согласованных действиях с авиацией фронтов по направлениям, задачам, рубежам и времени, нацеленное на успешное выполнение одной из оперативно-стратегических задач.

Соединения ДА часто действовали по одним целям с ночными легкими бомбардировщиками воздушных армий. Наиболее целесообразной и удачной формой взаимодействия может служить эффективный удар по складам боеприпасов под Сталинградом в октябре 1942 г. В ту ночь фронтовые бомбардировщики первыми за 5-7 минут вышли в район цели, для обозначения ее создали очаги пожаров, по которым ориентировались экипажи ДА, бомбами и пулеметным огнем подавили прожектора и зенитный огонь и создали благоприятные условия для работы тяжелых бомбардировщиков.

Другой пример. За несколько часов до начала Белорусской операции около 260 дальних бомбардировщиков нанесли сосредоточенный удар по вражеской артиллерии в центре участка прорыва обороны немцев в районе Могилева, а в это время 360 фронтовых бомбардировщиков действовали на флангах участка прорыва. Экипажи ДА оказали летчикам По-2 содействие: освещали район действия и подавляли зенитный огонь.

Стратегическое взаимодействие ДА также получило свое совершенствование. Усилия видов Вооруженных Сил в операции согласовывались в интересах той группировки, которая решала основную стратегическую задачу. Вот почему Ставка в начале каждой операции уделяла большое внимание организации взаимодействия войск и авиации для обеспечения успеха на направлении главного удара.

С увеличением масштаба вооруженной борьбы фронт, как правило, не мог самостоятельно решать крупные задачи на театрах военных действий. Поэтому для достижения стратегической цели проводился ряд последовательных по фронту и в глубину операций с привлечением для каждой из них групп фронтов и значительных сил ДА.

В связи с участием в ряде стратегических и фронтовых операций нескольких воздушных армий, ДА, авиации ВМФ и ПВО страны выявилась необходимость координации их совместных действий. Уже к концу первого периода войны организацию взаимодействия всех сил, участвующих в операциях групп фронтов или фронтовых операциях, осуществлял представитель Ставки по авиации, который вместе с небольшой оперативной группой вылетал в район операции и на месте координировал усилия всех видов и объединений ВВС, ДА, авиации ВМФ и ПВО и

осуществлял общее руководство их действиями.

Стратегическое взаимодействие с войсками осуществлялось путем согласования действий фронтов и ДА. В качестве примера можно сослаться на воздушную операцию ДА перед началом летне-осенней кампании 1943 г. в целях завоевания господства в воздухе и разрушения железнодорожных коммуникаций.

Стратегическое взаимодействие в операциях 1944-1945 гг. осуществлялось путем мощных ударов по объектам тыла, аэродромам, железнодорожным узлам. Воздушные операции ДА в третьем периоде войны проводились главным образом в интересах групп фронтов и реже самостоятельно - для достижения целей кампании.

Так, например, в период наступательной операции группы фронтов под Ленинградом и Новгородом в январе 1944 г. соединения ДА нанесли ряд ударов по основным аэродромам и объектам оперативного тыла врага. В это же время 200 ее экипажей и свыше 200 орудий Краснознаменного Балтийского флота поддерживали наступавшие войска. Одновременно истребители 2-го гвардейского иак ПВО страны прикрывали ударные группировки фронтов и аэродромы базирования ДА.

При подготовке Белорусской операции ДА произвела в течение 4 ночей налеты на аэродромы противника в полосе предстоящего наступления ударных группировок фронтов, а в ночь перед наступлением ее соединения провели предварительную авиационную подготовку атаки войск.

В этой же операции в целях срыва маневра резервами ДА наносила неоднократные удары по крупнейшим железнодорожным узлам. Удары осуществлялись на широком фронте от Даугавпилса до Ковеля и на глубину Шяуляй, Белосток, Брест. Всего ДА совершила около 9000 самолето-вылетов.

К числу самостоятельных воздушных операций, проведенных в интересах кампаний, можно отнести удары ДА по военным объектам Финляндии и Венгрии в 1944 г.

Массирование сил и средств на решающем направлении теорией оперативного искусства ВВС признавалось одним из важнейших условий достижения успеха в применении ДА. Однако этот важный принцип продолжительное время нарушался. Так, первые восемь месяцев войны усилия ДА часто распылялись на огромном фронте от Балтийского до Черного моря, действия ДА вела отдельными авиадивизиями, полками, без ярко выраженных ударных группировок. Усилия ее недостаточно массировались на решающих направлениях.

Известно, что наши ВВС в первые шесть месяцев войны несли

большие потери, были малочисленны и недостаточно сильны. К тому же в конце 1941 начале 1942 г. фронтовая авиация организационно была распылена по общевойсковым армиям. Это практически исключало возможность массированного применения авиации на направлении главной опасности даже в масштабе одного фронта.

В этих тяжелейших условиях основным, хотя и сравнительно небольшим средством Ставки, которое позволяло оказывать некоторую помощь фронтам и массировать авиацию на определенных направлениях, были соединения ДА, усилия которых были направлены на поддержку войск и содействие им в выполнении задач по изматыванию противника. Кроме того, они вели борьбу с самолетами на аэродромах, наносили удары по железнодорожным узлам и переправам и т. д. ДА периодически наносила удары по военно-промышленным центрам врага. Эти действия имели не столько экономическое или военное, сколько политическое значение.

С осени 1942 г. командование ДА стало массировать ее силы и средства на направлении главного удара фронта, в небольшом районе и по ограниченному числу объектов.

Целесообразность массирования усилий подтверждалась повышением эффективности ударов, возрастанием их влияния на ход операции. Поэтому в кризисные моменты на фронте нередко ДА благодаря гибкости и оперативности действий совместно с ВВС фронтов оказывала решающее влияние на ход и исход операций. Кроме того, только она могла оказывать воздействие на объекты оперативно-стратегического тыла противника.

Все возрастающее значение и роль ДА в решении крупных задач объясняется ее высокой маневренностью, возможностью в короткое время наносить мощные удары по врагу, в том числе и по объектам, недосягаемым для артиллерии, а также активно противодействовать налетам вражеской авиации.

Массирование действий на главных направлениях достигалось переключением усилий всех авиасоединений ДА и повторными вылетами в ночь. Для участия в важнейших операциях привлекалось до 80-100% сил ДА, причем количество самолетов в вылете непрерывно росло. Массирование требовало широкого аэродромного маневра или маневра за счет радиуса самолетов.

Широкое массирование крупными силами применялось в решающие моменты операций: при прорыве войсками переднего края или промежуточных рубежей обороны, при отражении контрударов, для борьбы с оперативными перевозками и резервами противника.

Одна из особенностей использования ДА заключалась в необходимости быстрого переноса ее усилий с одного направления на другое. Удары по целям обычно наносились сосредоточенно, одновременно многими экипажами (в минуту над целью проходило до 10-12 самолетов).

В свою очередь, массированное применение сил требовало централизованного управления авиасоединениями, что и стало осуществляться с весны 1942 г. Так, в битве под Сталинградом удары наносились по ограниченному числу объектов, создавая значительную плотность (100-150 самолетов на один объект). Важные объекты подвергались воздействию в течение нескольких ночей.

Способы массирования усилий не были постоянными. Они периодически изменялись. Если в первые два года войны массирование сил часто производилось путем временного сосредоточения частей ДА на аэродромах, расположенных в полосе главного удара наземных войск, то в Курской битве бомбардировщики ДА действовали с постоянных аэродромов. Однако этот способ не лишен и некоторых недостатков. Он уменьшал количество повторных вылетов в одну ночь по одной цели, поскольку постоянные аэродромы были удалены от объектов удара на 300-600 км. Кроме того, возрастала возможность встречи с неблагоприятными метеоусловиями по дальнему маршруту.

В 1944-1945 гг. массирование усилий осуществлялось для поражения небольшого числа объектов на главном направлении действий наземных войск с широким применением принципа внезапности удара.

Массирование усилий достигалось благодаря умелому использованию радиуса бомбардировщиков без смены районов базирования.

ДА много раз и в короткие сроки быстро сосредоточивалась на решающих направлениях. Так было в июле - августе 1942 г. при ударе по глубокому тылу Германии, в начале 1943 г. в период разгрома окруженного противника под Сталинградом, в конце 1943 г. при прорыве блокады Ленинграда.

При разработке пана действий 16-й воздушной армии в Белорусской операции 1944 г. возникла мысль усилить воздействие бомбардировщиков фронта за счет ДА. Войска 1-го Белорусского фронта особенно нуждались в мощном ударе по оборонительным сооружениям противника перед началом наступления на рогачевском направлении.

Представитель Ставки Маршал Советского Союза Г. К. Жуков вызвал из Москвы на КП командующего 1-м Белорусским

фронтом командующего ДА и: его заместителя. При уточнении вопросов использования ДА они высказали мысль, что при одновременном переходе в наступление четырех фронтов усилия ДА неизбежно будут распылены сразу на шесть участков прорыва и внушительных ударов не получится. Маршал Жуков возбудил ходатайство перед Верховным Главнокомандующим о переходе в наступление 1-го Белорусского фронта на сутки позже других фронта. При этом появилась бы возможность сначала применить основные усилия ДА в интересах 1-го Прибалтийского, 3-го и 2-го Белорусских фронтов, а затем сконденсировать усилия на разрушении и подавлении обороны противника в полосе наступления 1-го Белорусского фронта. Разрешение на перенос начала наступления фронта было получено.

В ночь на 23 июня началось авиационное наступление. В его первом этапе - авиационной подготовке наступления на участке прорыва 1-го Прибалтийского, 3-го и 2-го Белорусских фронтов - принимали участие ночные легкомоторные бомбардировщики воздушных армий и соединения ДА. Так, 147 ее экипажей бомбардировали противника на участке прорыва 3-го Белорусского фронта и 258 - на участке прорыва 2-го Белорусского фронта{74}.

На следующий день, 24 июня, ДА участвовала в первом этапе авиационною наступления и на участке прорыва 1-го Белорусского фронта. Перед наступлением войск 303 дальних бомбардировщика и 250 самолетов По-2 16-й воздушной армии бомбардировали укрепления вражеской обороны{75}.

В ходе Белорусской операции фронтовая авиация поддерживала быстро наступавшие танковые войска, нанося Удары по очагам сопротивления врага на маршрутах движения наших войск, а также по ближайшим его резервам. Оперативные резервы и железнодорожные эшелоны уничтожались главным образом дальней авиацией. Так, по узлу Полоцк в течение 6 ночей было совершено более 520 самолето-вылетов, по Минску - более 500, Барановичам - 467. Всего с 27 июня по 4 июля 1944 г. в целях нарушения перевозок врага в Белоруссии ДА совершила 3200 самолето-вылетов{76}.

В операциях 1944 г. массированные удары фронтовой авиации днем дополнялись ДА. Так, с 18 мая по 3 июня 1944 г., то есть к началу летне-осенней кампании, почти все авиакорпуса ДА были перебазированы с аэродромных узлов, находящихся в средней полосе России, на аэродромы Украины, Брянской и Смоленской областей. С этих аэродромов они активно участвовали в Белорусской, Львовско-Сандомирской и Ясско-Кишиневской операциях, значительно усиливая фронтовую

авиацию.

В годы войны проявилось одно из основных преимуществ ДА - маневренность и подвижность. Она приобрела опыт в кратчайший срок концентрировать силы на главнейших направлениях, полностью реализовать возможности своих бомбардировщиков.

Наличие самолетов с большим радиусом действия позволяло применять ДА с наибольшей эффективностью для внезапного нанесения удара на любом участке фронта, в критические периоды обстановки, не теряя времени на перебазирование соединений. Это свойство позволяло ей осуществлять маневр крупными силами на большие расстояния в целях создания численного превосходства над авиацией противника и наращивания усилий воздействия на него на любом направлении.

Маневр силами ДА по своему характеру подразделялся на стратегический, оперативный и тактический.

Стратегический маневр заключался в том, что основные усилия в ходе операции ДА переносила с одного оперативно-стратегического направления на другое или переключалась с выполнения одних задач на другие. При этом широко использовались оперативные аэродромы.

Оперативный маневр заключался в переносе основных усилий ДА с одного операционного направления на другое для перевеса в силах над противником на определенном направлении и обеспечения успеха наших войск. Оперативный маневр осуществлялся по указанию Ставки, которая определяла состав, время и район сосредоточения сил на новом направлении.

С осени 1942 г. во всех стратегических операциях был приобретен большой опыт оперативного маневра.

Тактический маневр заключался в маневре подразделениями, частями, соединениями ДА для создания мощной ударной группировки. Тактический маневр организовывало командование свержений, которое, получив задачи, определяло целесообразные маршруты, высоты полета и удара, тактику действий, способы противозенитного маневра, уклонения от истребителей и радиолокации на маршруте и в районе цели.

Любой вид маневра требовал тщательной организации полетов. Вооруженная устаревшими типами бомбардировщиков, ДА вынуждена была действовать только в ночных условиях, базироваться в основном на стационарных аэродромах размером не мена 1500Х1500 м, со взлетно-посадочными полосами с искусственным покрытием, открытыми подходами. Кроме того требовались световые средства для ночной посадки, нео5ходимые служебные и жилые помещения и значительный запас горючего и

боеприпасов.

В ходе первых 4-5 месяцев войны, когда советские войска с тяжелыми боями отходили в глубь страны, части ДА вынуждены были до 7-8 раз перебазироваться. 1942-1943 гг. характеризовались стабильностью дислокации. Ее соединения базировалисъ на нескольких аэродромных узлах средней полосы. В первые дни битвы под Сталинградом дивизии ДА действовали с основных аэродромов. Однако напряженность обстановки потребовала массировать усилия, держать наступавшего противника под непрерывными ударами, для этого каждый экипаж должен был совершать по 2-3 вылета в ночь. Это было возможно лишь при сокращении времени на перелет от основных аэродромов к цели. Потребовалось приблизить базирование авиачастей к фронту. В результате в августе три авиадивизии - 1, 3, 53-я были сосредоточены севернее Сталинграда.

С начала 1943 г. все дивизии вновь базировались на тех же аэродромах, что и до августа 1942 г., большинство из которых имели ВПП с твердым покрытием. Это обеспечивало не только взлет тяжелых самолетов с полной нагрузкой, но и давало возможность осуществлять полеты в любое время года. При выполнении задач на предельном радиусе в качестве запасных аэродромов иногда использовались аэродромы фронтовой авиации, оборудованные ночными стартами.

К концу 1943 г., когда значительная часть западных районов СССР была освобождена от оккупантов, авиакорпуса перебазировались на новые аэродромы, которые, по существу, являлись оперативными и могли быть использованы только лишь во время операций, так как часть из них не обеспечивала полеты во время весенней и осенней распутицы и не располагала необходимым оборудованием.

Осенью 1943 г. почти все авиасоединения ДА перебазировались на аэродромы северного и северо-западного направлений, в целях нанесения ударов по военным объектам Финляндии и для поддержки наших войск в период разгрома немцев под Ленинградом и Новгородом. В связи с подготовкой наступательных операций по освобождению Крыма, Правобережной Украины и Белоруссии соединения ДА с конца марта 1944 г. начали перебазирование на южные аэродромы с последующим переходом на освобождающиеся аэроузлы на западе в полосах наступающих войск фронтов, совершив до конца года по 4-6 и более перебазирований.

Для выполнения спецзаданий в интересах Югославии было произведено перебазирование 4-го корпуса на аэродромы Румынии. В течение 1944 г. был осуществлен широкий

аэродромный маневр всей ДА. Продвижение на запад составило 400-500 км.

В последние шесть месяцев войны базирование было стабильным и компактным, осуществлено с таким расчетом, чтобы дислокация авиасоединений позволяла действовать на главнейших направлениях, содействовать войскам всех фронтов.

В результате стремительного наступления наших войск в Польше, Восточной Пруссии, Померании отдельные объекты, по которым действовала ДА, находились на значительном удалении от баз авиакорпусов. Поэтому некоторые из них были перебазированы до меридиана среднего течения Вислы с таким расчетом, чтобы основные силы находились на центральном - берлинском направлении. К середине марта 1945 г. в ходе подготовки к Берлинской операции все авиакорпуса были перебазированы на новые аэроузлы на территории Польши, с которых выполняли задания до окончания войны. Однако аэродромы в большинстве своем не имели твердого покрытия ВПП и во время весенней распутицы и дождей выходили из строя.

Выполнить широкий аэродромный маневр было возможно главным образом благодаря наличию в авиакорпусах самолетов с большим радиусом, которые можно было использовать одновремено и как транспортные (ТБ-3, Ли-2). Перебазирование авиасоединений, как правило, проводилось без срыва или временного прекращения боевых действий.

Максимальное время развертывания штабов и готовность к действиям на новом аэроузле составляло 1-1,5 суток. На аэроузле, где по условиям обстановки сосредоточивалось по 2-3 авиакоргуса, организовывался вспомогательный пункт управления штаба ДА, с которого осуществлялось руководство соединениями и связь с командованием фронтов.

Таким образом, только с марта 1942 г. по май 1945 г. части ДА перебазировались в западном направлении на 900-1200 км. Каждый пик сменил в среднем 8-10 аэродромов. Неуклонно увеличивалась аэродромная сеть.

Следует отметить, что во время проведения крупных операций возрастало и число аэродромов. Так, в битве под Сталинградом ДА действовала с 7 постоянных и 3 оперативных аэродромов, в битве под Курском - с 17, в Берлинской операции - с 36 аэродромов.

При ограниченных силах и средствах советское командование особое внимание придавало внезапности ударов ДА. Из опыта войны известно, что внезапное нанесение ударов, как правило, компенсировало отсутствие количественного превосходства. Больше того, на направлениях ударов в короткий срок

достигались эффективные результаты по разгрому превосходящих сил противника.

Дальняя авиация часто использовала и оперативную внезапность, которая достигалась главным образом быстротой маневра, применением новых способов действий, неожиданным введением в действие крупных сил и скрытным сосредоточением соединений на оперативных аэродромах, искусной маскировкой аэродромов, соблюдением радиодисциплины на земле и в полете.

Важную роль в сохранении сил ДА играли скрытность базирования и маскировка авиатехники. Вполне оправдал себя опыт создания системы ложных аэродромов в районе каждого авиасоединения. Вражеская авиация совершила сотни налетов и сбросила большое количество бомб на ложные аэродромы.

В целях достижения оперативной внезапности советское командование стремилось скрыть от противника замысел готовящейся операции и ввести его в заблуждение относительно направления главного удара войск фронта. Для этого перед началом операции нередко осуществлялось демонстративное сосредоточение войск или авиации на тех направлениях, где не предусматривалось ведение активных действий. Так, например, летом 1944 г., в период подготовки Белорусской операции, советское командование в целях дезинформации противника организовало ложное сосредоточение войск и соединений ДА на юго-западном направлении. Авиакорпуса в течение нескольких недель наносили удары в направлении Кишинева. Немецкое командование было убеждено, что главный удар советские войска нанесут на южном крыле советско-германского фронта. Именно здесь противник начиная с мая сосредоточил основную массу танковых войск и оперативных резервов.

Командование и летный состав в каждом полете стремились достигнуть и тактической внезапности. Это достигалось различными способами, в том числе разнообразием выбора маршрута, профиля и высоты полета, построения боевого порядка, заходов на цель; искусным использованием условий погоды (солнца, луны, облачности, осадков); соблюдением радио дисциплины в полете; стремительностью нанесения ударов; применением новых тактических приемов.

Таким образом, война показала, что важное значение имела внезапность ввода в действие основных сил ДА. В то же время в связи с появлением средств радиолокации ночные бомбардировщики фактически утратили возможность внезапно беспрепятственно проникать не только в оперативно-стратегический тыл противника, но даже за линию фронта.

Успех действий ДА во многом зависел от организации

системы непрерывного, гибкого и строго централизованного управления авиасоединениями.

Проблемные вопросы управления в предвоенные годы были изложены в уставах: и наставлениях и обсуждались на страницах военных журналов. Это позволило разработать основы управления. Однако не все проблемы управления были глубоко исмгедованы. В ходе войны пришлось многое пересмотреть, разрабатывать заново и осваивать теорию и практику управления ДА.

В предвоенные годы руководство ДА осуществляло Главное управление ВВС Красной Армии (5-е управление по ДВА), с марта 1942 г. по декабрь 1944 г. Ставка ВГК.

Тяжелая обстановка в первые месяцы войны - утрата господства в воздухе, нарушение проводной связи, неотработанность радиосвязи - усложняла управление ВВС фронтов и ДА из единого центра в Москве.

Авиационные корпуса ДА находились в подчинении командующих ВВС фронтов. Управление ими оставляло желать лучшего. Так, например, в первые 13 дней войны задачи ДА ставили как НКО, командующий ВВС Красной Армии, так и командующие фронтами. Это усугубляло и без того тяжелое положение соединений, привело к распылению усилий, к неоправданным потерям. Лишь 4 июля 1941 г. директивой Ставки было установлено, что задачи ДА может ставитъ только начальник Генерального штаба. Через несколько дней Ставка создала промежуточные органы стратегического руководства ВВС в целом, которые, находясь в районе действий фронтов, осуществляли оперативное руководство всей авиацией. 10 июля 1941 г. в составе Главного Командования стратегических направлений Северо-Западного, Западного и Юго-Западного фронтов были образованы соответствующие главные командования ВВС направлений, которым подчинялись авиакорпуса, а затем и отдельные авиадивизии ДА.

Все это в какой-то мере улучшило управление ВВС, в том числе и ДА. В то же время главнокомандующие ВВС направлений не могли до конца решить все проблемы управления авиацией, так как еще не имели опыта руководства, подготовленных кадров, штабов и достаточных полномочий по руководству всеми видами авиации.

В первые месяцы войны вышестоящие штабы (Генеральный штаб, ВВС Красной Армии, ВВС фронтов, авиакорпусов ДА) из-за недостатка времени и опыта не успевали своевременно готовить все оперативные документы для авиадивизий ДА и вынуждены были перейти к составлению кратких распоряжений по

предстоящей операции и оперативной директивы.

В ходе операции штаб ВВС, командующие ВВС фронтов практиковали постановку авиасоединениям частных задач. Широкое распространение нашли предварительные распоряжения.

В связи со стремительным продвижением вражеских бронированных колонн, частым изменением обстановки и с общей неустойчивостью фронта в первые месяцы войны действия соединений ДА, как правило, планировались на короткие отрезки времени (день, сутки-двое), а иногда даже на отдельный вылет. Чаще экипажи вылетали "по вызову", исходя из создавшейся обстановки на фронте, что затрудняло их подготовку и приводило к снижению эффективности бомбардирования. В то же время, учитывая обстановку тех дней, вылеты "по вызову" в ряде случаев были единственно возможными. Они позволяли в критические моменты применять тяжелые бомбардировщики по танковым колоннам на подходе к полю боя.

Постановка задач авиасоединениям иногда запаздывала и времени на подготовку экипажам оставалось очень мало. В той тяжелой обстановке было немало случаев изменений и уточнений задач, иногда даже перед самым вылетом.

Управление частями и соединениями на земле и в воздухе усложнялось еще и тем, что радиосвязь была недостаточно надежной и устойчивой. Имели место частые перенацеливания экипажей на другие объекты, на маршруте им ставилась новая задача. Поэтому для удара по новой цели необходимо было изменить все расчеты, отыскать новую, предварительно не изученную цель, и установить другие прицельные данные.

Стремление улучшить управление соединениями ДА в целях поддержки войск в оборонительных операциях и в контрударах предпринималось в ходе летне-осенней кампании 1941 г. Однако впервые организованное использование ее дивизий для поддержки войск было осуществлено в период контрнаступления под Москвой.

С марта 1942 г. Ставка непосредственно осуществляла оперативно-стратегическое руководство ДА, что значительно улучшило управление. Учреждение должности командующего ДА и создание штаба и Военного совета вполне себя оправдало.

В поисках новых форм, методов управления Ставка практиковала посылку на фронт авиационных представителей. Они координировали взаимодействие ДА с войсками и авиацией фронтов, уточняли боевые задачи, осуществляли контроль за результатами действий.

Управление авиасоединениями заметно улучшилось

благодаря приближению органов управления штаба ДА непосредственно к полю боя. В целях лучшего управления и более четкого взаимодействия с войсками практиковалась организация вспомогательных пунктов управления (ВПУ).

Основным средством управления стало радио. Создавалась и совершенствовалась разветвленная система управления, состоящая из КП авиаполков, дивизий, корпусов, штаба и ВПУ ДА. Все это обеспечивало централизованное управление, личное руководство командирами всех степеней действиями соединений и частей, способствовало осуществлению оперативного и тактического взаимодействия с наземными войсками.

Создание штаба ДА постепенно улучшило управление соединениями, планирование их действий. С централизацией повышались его гибкость и оперативность. Боевые распоряжения и приказы стали конкретнее и лаконичнее, быстро - по телефону, телеграфу и радио - доводились до соединений и частей.

В Курской битве управление соединениями стало осуществляться с ВПУ ДА, развернутого вблизи КП фронта. Так было и в период разгрома гитлеровцев под Ленинградом, в Белорусской и Берлинской операциях. Оперативные группы на ВПУ имели узлы связи, что обеспечивало устойчивое управление.

Управление частями при организации полетов в глубокий тыл врага мало чем отличалось от управления при ударах по объектам оперативного тыла.

Основным средством управления экипажами в воздухе являлось радио. В 1942 г. штаб ДА осуществлял контроль за полетом каждого экипажа в глубокий тыл врага через Центральный узел радиосвязи. На одной радиоволне связь держалась с 15-20 самолетами. Одновременно через Центральный узел связи можно было вести переговоры с 200 экипажами. Пеленгаторная сеть имела три пеленгаторных пункта. Каждый из них фиксировал все передачи экипажей и данные пеленгации через свою радиостанцию сообщал Центральному узлу. Главная радиостанция могла по запросам экипажей передавать курсовой пеленг или координаты. Во время полетов в глубокий тыл радиосвязь держалась на удалении до 1600 км. Для того времени это было большое расстояние. Однако связь с экипажами обеспечивалась устойчиво. Летом 1942 г. были организованы приемные радиоузлы КП полков.

Весной 1943 г. были сформированы авиакорпуса. Основная масса экипажей имела уже опыт длительных полетов, а командиры и штабы научились управлять подчиненными. Управление экипажами стало осуществляться с КП полков через радиосредства рот связи.

В повседневной деятельности ДА значительная роль принадлежала многочисленному отряду офицеров штабов всех степеней. Они проводили огромную работу, оказывая помощь командованию в формировании, сколачивании частей, организации и обеспечении их действий, непрерывного управления, боевой подготовки, размещении и отдыхе личного состава, учете и отчетности, подготовке документов к награждению отличившихся в боях и т. д.

Успешно работали штабы всех степеней под руководством начальника штаба ДА Героя Советского Союза генерала М. И. Шевелева (до лета 1944 г.) и генерала Н. В. Перминова, начальников штабов корпусов генералов Богданова, Дьяченко, Ковалева и полковников Зотина, Базанова, Савельева, Стоколяса, Усачева, Тарасюка.

Офицеры оперативного управления штаба под руководством генерала Н. Г. Хмелевского и его заместителя генерала П. П. Беличенко, совершенствуя методы работы подчиненных штабов, сравнительно быстро преодолели недостатки в работе и наладили надежное управление соединениями. Хорошо подготовленные опытные офицеры даже в самые напряженные периоды работали слаженно, ритмично, без суеты, оказывая друг другу товарищескую помощь. Сколоченность штаба, взаимозаменяемость его офицеров позволили быстро реагировать на изменения обстановки и проводить необходимые мероприятия.

Многие штабы успешно организовали тактическую и специальную подготовку личного состава, обобщение, изучение и внедрение боевого опыта, систему управления частями, разработку кодовых таблиц, условных сигналов, улучшали ПВО действующих аэродромов базирования, их маскировку и создание запасных и ложных аэродромов. Таким образом, штабы ДА всех степеней приобрели богатый опыт по управлению частями и успешно справились с возложенными на них задачами.

Количество самолето-вылетов и тоннаж сброшенных бомб не могли служить основными критериями при оценке действий ДА.

Объективные результаты ударов экипажей, действующих ночью, самостоятельно и на различном удалении от линии фронта, определить было сложно. Ближайшими свидетелями и контролерами являлись однополчане, летящие сзади, экипажи фотоконтроля, а затем уже дневные воздушные разведчики. Хорошо организованный контроль повышал ответственность экипажей за эффективность действий.

Существовали различные способы контроля: фотографирование; полеты командиров полков, их заместителей, офицеров штабов, политработников в общем боевом порядке

группы; выезды представителей авиасоединений: в районы бомбардирования после занятия их нашими войсками; подтверждения и отзывы войск, партизан, агентурной разведки; наблюдения экипажей; показания пленных.

Из всех форм контроля наиболее распространенными являлись вылеты в каждом волку представителя из руководящего состава с задачей прибыть в район цели раньше бомбардировщиков своего полка. После сбрасывания бомб ему надлежало набрать дополнительно высоту и ходить в районе цели до окончания бомбардирования всех экипажей, наблюдая порядок и результаты их действий. Он имел список очередности бомбардирования, в котором отмечал время разрывов бомб и результаты удара каждого экипажа. Этот способ себя оправдал и давая хорошие результаты в тех случаях, когда цель бомбардировал один авиаполк. Но когда одну цель обрабатывали несколько дивизий, установить результаты каждого экипажа было невозможно, так как время удара не всегда выдерживалось. Практически бомбы сбрасывали одновременно 2-5 экипажей.

Приказы командующего ДА требовали от руководящего состава частей и соединений ежегодно выполнять определенное число вылетов в качестве контролеров. Отдельные из контролеров погибли, а некоторые, будучи сбитыми, спасались на парашютах и возвращались в свою часть. Так, в ночь на 12 июля 1942 г. контролером 17-й дивизии в экипаже командира эскадрильи 751-го полка майора М. Урутина вылетел командир дивизии генерал Е. Ф. Логинов. Над целью в районе Воронежа во время четвертого захода от попадания зенитного снаряда бомбардировщик загорелся. Угрожала опасность взрыва бензобаков. По команде Урутина члены экипажа покинули самолет, кроме штурмана, который дал возможность первым покинуть кабину генералу. Штурман майор И. М. Мацапрас выпрыгнул с опозданием. Вероятно, он поспешно открыл парашют и зацепился за хвостовое оперение самолета. Майор И. М. Мацапрас погиб. Остальные члены экипажа спустились в расположение вражеских войск, через несколько дней перешли линию фронта и вернулись в часть.

Командирский контроль повышал дисциплину и ответственность летного состава, что обеспечивало достаточную точность бомбометания. Кроме того, он помогал командирам устранять недочеты и определять уровень подготовки подразделений и частей.

С осени 1942 г. стал широко внедряться один из лучших способов фотоконтроль. Он кроме оценки правильности бомбометания позволял документально вскрывать допущенные

экипажами ошибки. Результаты удара изучались по фотоснимкам с летным составом.

Контроль с выездом в район удара стал применяться с началом наступления наших войск. В соединениях были созданы комиссии, которые после освобождения района осматривали местность, объекты, опрашивали местных жителей и устанавливали результаты бомбардирования, определяли его эффективность. Такой способ себя оправдал. Подтверждение общевойскового командования также было действенным видом контроля. Однако этот вид контроля носил эпизодический характер. Было установлено, что ни один из перечисленных видов контроля в отдельности не давал полной картины. Для получения объективных данных один вид контроля обычно дополнялся другим.

На развитие оперативного искусства и тактики большое влияние оказали конференции летного и технического состава частей и соединений по обмену опытом, творческая инициатива многих командиров, штабов и летного состава, обобщение, изучение опыта и издание инструкций и пособий для частей.

Приказ НКО от 11 декабря 1943 г. потребовал провести ряд мероприятий, направленных на обобщение и изучение боевого опыта. В юнце 1943 г. в штабе ДА был создан отдел по изучению опыта войны, а в штабах дивизий и корпусов для этой цели выделены опытные офицеры.

Офицеры отдела по сообщению и изучению боевого опыта под руководством генерала Н. В. Логинова и полковника Ю. А. Чубарова разрабатывали и издавали информационные сборники, бюллетени, памятки для экипажей, инструкции и другие необходимые документы. На формирование новых взглядов по оперативно-тактическому применению ДА оказали большое влияние статьи центральных журналов, например "Вестник Воздушного Флота", газет "Красная звезда", "Сталинский сокол" и "Красный сокол".

В годы войны организационная структура дальней авиации неоднократно изменялась в соответствии с условиями обстановки, поставленными задачами, состоянием самолетного парка и средств связи.

На развитии ДА сказалось то обстоятельство, что авиапромышленность не могла обеспечить одновременное массовое строительство истребителей, штурмовиков (потребность в которых была особенно велика) и бомбардировщиков. Вот почему в годы войны удельный вес ДА составлял 8-10% от всех советских ВВС.

В организационном отношении ДА претерпела существенные

изменения. Уже в июле 1941 г. тяжелые потери, недостаточное пополнение самолетами и необходимость сохранения полков заставили перейти от штатов мирного времени (5 эскадрилий в полку) на штаты военного периода (3 эскадрильи). Количество самолетов в полках снизилось с 61 до 32. В конце августа были упразднены управления авиакорпусов, число дивизий уменьшилось до шести. Четыре авиадивизии были переданы командованиям Юго-Западного и Южного фронтов. В сентябре дивизии стали состоять из двух авиаполков вместо 4-6. Полки имели две эскадрильи бомбардировщиков по 10 самолетов.

Однако вскоре обнаружились недочеты и новой организационной структуры. После расформирования корпусов ослабленные дивизии оказались в подчинении командования ВВС фронтов. Усилия ДА были распылены, управление децентрализовано. Такая организация не отвечала требованиям обстановки, лишала возможности массированного применения ДА на решающих направлениях.

В начале 1942 г. авиапромышленность увеличила выпуск самолетов Ил-4. Появилась возможность организационно укрепить ДА. Война заставила как бы вновь создавать самостоятельную ДА, так успешно развивавшуюся в конце 30-х годов. Постановлением ГКО в марте 1942 г. отдельные дальнебомбардировочные дивизии были выведены из подчинения командованию ВВС и создана ДА самостоятельный вид стратегической авиации, подчиненный непосредственно Ставке ВГК.

4-й отдел разведывательного управления ВВС Германии докладывал в те дни своему командованию: "Советским военным руководством приняты решительные меры № и в удивительно короткий срок создан оперативный воздушный флот АДД"{77}

Из состава ВВС в дальнюю авиацию были переданы 356 самолетов, 9 штабов дивизий, 20 полков, 14 батальонов аэродромного обслуживания (БАО), высшая школа штурманов, 2 головных авиасклада, ряд подразделений и ремонтных органов.

В течение 1942 г. получено от промышленности и одновременно отремонтировано 650 самолетов. Это создало условия для пополнения имевшихся и формирования новых полков. В результате к началу 1943 г. ДА стала внушительным ударным средством и имела достаточное количество исправных боевых самолетов.

Постановлением ГКО от 15 апреля 1943 г. определялось дальнейшее доведение состава ДА до 1200 ночных экипажей, формирование авиакорпусов и перевод на самостоятельное снабжение самолетами, двигателями, запасными деталями и т. д.

Поскольку летного состава, поступавшего из 1-й высшей школы штурманов и 27-й запасной авиабригады, не хватало для пополнения фронтовых полков и формирования новых, из состава ВВС были переданы пять учебных заведений высшая школа ночных летчиков, авиашкола летчиков, школа стрелков-бомбардиров, высшая школа штурманов, школа механиков. Для ремонта авиатехники и тылового обеспечения были получены 10 стационарных и 2 подвижные ремонтные мастерские, 10 БАО и шесть головных авиаскладов [78}.

По приказу командующего ДА от 1 мая 1943 г. на базе 16 авиадивизий были сформированы 8 авиакорпусов, 4 из них (1, 2, 3, 4-й), созданные на основе гвардейских дивизий, получили гвардейское звание. К лету 1943 г. количество авиаполков и авиадивизий увеличилось. Самолетный парк насчитывал несколько сот бомбардировщиков. Каждый полк имел по 3 эскадрильи.

Для обеспечения новых толков сформировано 6 БАО. Для борьбы с немецкой авиацией ночью создана 56-я дивизия истребителей дальнего действия. В трех корпусах (2, 4, 5-м) создано по одному полку ночных "охотников"-блокировщиков для действий по железнодорожным коммуникациям и аэродромам противника.

К концу 1943 г. боевой состав ДА за счет новых формирований и передачи из ВВС 3 полков на самолетах Б-25 опять значительно увеличился. Двадцать семь полков были гвардейскими, пять - Краснознаменными.

ДА получила самостоятельность по вопросам снабжения, обеспечения, ремонта техники и подготовки кадров. Корпусная система управления, упраздненная в 1941 г., вновь была восстановлена, усилены подразделения тыла и ремонтные органы, созданы условия для нормальной деятельности. Рост ДА не прекращался и в 1944 г.

Постановлением ГКО от 4 октября 1944 г. воздушно-десантные войска для более оперативного управления были преобразованы в Отдельную гвардейскую воздушно-десантную армию и введены в состав дальней авиации. В этой армии был сформирован 9-й гвардейский авиакорпус из 19, 20 и 21-й гвардейских авиадивизий, которые имели 45 Ил-4, 50 Ли-2, 22 ТБ-3, 21 По-2, 44 планера. Для выполнения особых заданий по транспортировке грузов и обеспечению перегонки импортных бомбардировщиков из США в июне 1944 г. был сформирован транспортный авиаполк на самолетах Си-47. Из состава боевых полков были исключены истребительные эскадрильи охраны, так как необходимости в них не было.

Дальняя авиация под руководством ЦК партии, ГКО и Ставки росла и крепла. Самолетный парк быстро увеличивался. Мощь ее бомбовых ударов возрастала.

Постановлением ГКО от 6 декабря 1944 г. дальняя авиация была переформирована в 18-ю воздушную армию и вновь подчинена командующему ВВС Красной Армии.

Таким образом, если устаревшая форма организации, существовавшая до марта 1942 г., тормозила совершенствование многих элементов оперативного искусства ДА, то новая организационная структура, наоборот, способствовала его быстрому развитию.

Размеры потерь зависели от боевого напряжения авиачастей, эффективности средств ПВО противника и интенсивности воздействия его авиации по аэродромам ДА, от надежности и живучести дальних бомбардировщиков. Живучесть самолета характеризовалась способностью преодолевать ПВО при минимальной вероятности быть сбитым, способностью противостоять боевым и аварийным повреждениям в полете с обеспечением возвращения на свой аэродром.

Основным показателем живучести бомбардировщика являлось количество боевых вылетов, которые он совершил на фронте. Однако его живучесть зависела во многом также от подготовки и организации вылета, эффективности ПВО врага, искусства командования в организации обеспечения, подготовки экипажей, умения производить противозенитный и противоистребительный маневр.

При гибели и аварий самолетов не все экипажи погибали. Многим удавалось выброситься с парашютом или посадить самолет на фюзеляж.

Потери влияли на совершенствование оперативного искусства и тактики ДА. Первые же боевые вылеты принесли и потери. Тяжело было переживать гибель однополчан, друзей, командиров. Но потери порождали у личного состава не уныние, страх, панику, а, наоборот, жгучую ненависть к врагу, настойчивость, упорство в боях.

Больше всего потерь было в первые месяцы войны. В последующем они резко сократились. Основными причинами потерь являлись применение устаревших бомбардировщиков днем, на небольших высотах, при сильном противодействии зенитных средств ПВО и истребителей противника; полеты без сопровождения и прикрытия истребителями; отсутствие бронирования жизненно важных мест самолета и кабин экипажа; отсутствие на самолетах командных радиостанция, невысокая культура управления строем бомбардировщиков в воздухе; слабое

стрелковое оружие; ошибки экипажей (невнимательное наблюдение за воздушной обстановкой, несоблюдение правил полета в строю), отсутствие боевого опыта, неудовлетворительное взаимодействие с войсками ПВО. Большинство потерь было понесено щи действиях над полем боя и в глубине до 4-5 км от линии фронта, на низких высотах (800-1000м).

Большие потери основного бомбардировщика Ил-4 поставили задачу - поднят его живучесть, усилить стрелковое оружие. Для этого в 1942 г. забронировали кабину воздушного стрелка и установили дополнительный пулемет для стрельбы назад вниз. В бензобаки были введены инертные газы, что сократило случаи взрыва их от пуль и осколков снарядов. Все это было выполнено в полевых условиях. Несколько улучшилось качество выпускаемых промышленностью самолетов: увеличилась скорость, улучшилась маневренность, усилились стрелковое оружие и броневая защита. Основные улучшения были достигнуты благодаря увеличению мощности двигателей, повышению аэродинамических качеств самолетов и установке одного крупнокалиберного пулемета.

В результате создания самостоятельной ДА, внедрения новых способов действий и управления, некоторого улучшения самолета, приобретения опыта летным составом потери ее снизились, а от зенитной артиллерии они иногда не превышали небоевые потери (по метеоусловиям, из-за потери ориентировки в полете, из-за отказа авиадвигателей и т. д.).

Однако и противник также стремился изыскивать новые способы и средства борьбы. Поэтому даже и во второй половине войны ДА вновь несла тяжелые потери, и особенно от атак вражеских истребителей. Так было, например, в дни Курской битвы.

Одна из причин потерь - бомбардирование одной цели одновременно несколькими группами с различных высот. При этом для подсвета цели сбрасывание светящихся бомб производилось часто с самолетов, летящих выше. САБы освещали свои бомбардировщики в нижнем эшелоне, а это помогало вражеским истребителям их обнаружить и начать атаку. Кроме того, отсутствие пламегасителей на выхлопных патрубках двигателей облегчало истребителям обнаружение бомбардировщиков. Светонаве-дение, организованное наземными войсками, помогало выходить нашим бомбардировщикам на цель, но одновременно и указывало немецким истребителям место, где замышлялся удар. Шаблон в применении светонаведения приводил к неоправданным потерям.

Потери увеличились летом 1943 г., когда противник стал применять новое средство обнаружения самолетов -

радиолокационные установки как на земле, так и на ночных истребителях, особенно в районе важных железнодорожных узлов.

Значительные потери от истребителей отмечались в июле 1943 г., во время боев за Орел, и меньше в сентябре, когда наземные радиолокационные установки переместились в тыл.

Применение противником радиолокационных станций, наличие большого количества средств ПВО, с одной стороны, шаблон в выборе направлений заходов и высот, а также светлые ночи и благоприятная для ночного поиска истребителей погода - с другой, обусловили большие потери наших самолетов. Кроме того, несоблюдение правил радиомолчания при выходе на цель отдельными экипажами позволяло противнику определять курс следования наших самолетов и своевременно поднимать в воздух свои истребители.

Немецкие двухмоторные истребители Ме-110 патрулировали над военными объектами и вдоль линии фронта на важнейших направлениях. Кроме дежурств на аэродромах в светлые ночи они вели непрерывный групповой поиск, а в целях перехвата летали парами над нашей территорией в районах светонаведения. Над своими важными объектами они умело взаимодействовали с прожекторами и зенитной артиллерией.

Проанализировав причины потерь, штаб ДА осенью 1943 г. дал указания и рекомендации авиасоединениям. Теперь неоднократные действия по целям стали организовывать так, чтобы маршруты, высоты и заходы на цель самолетов менялись в каждом полете. При ударах по объекту силами одного или нескольких корпусов стали применять звездные налеты и заходы со стороны немецкого тыла, а время удара максимально сократили. Каждый полк получал высоты бомбардирования. САБы стали сбрасывать ниже полета групп бомбардировщиков. В районах где отмечалось патрулирование вражеских истребителей, намечали места пролета линий фронта, там, где было меньше вероятности встреч с ними.

При полете над территорией противника до глубины 200 км через каждые 60-80 км рекомендовали изменять курс. В районах, насыщенных вражескими истребителями, применяли ложный радиообмен, для чего в сторону от маршрута группы бомбардировщиков высылали одиночные экипажи, которые взлетали раньше остальных, вели активную радиосвязь, создавая видимость полета большой группы, чем отвлекали на себя вражеские истребители. Остальным бомбардировщикам радиосвязью пользоваться запрещали. С такой же задачей выполнялись и демонстративные удары одиночными экипажами,

но с некоторым упреждением по времени, по объектам, расположенным неподалеку от основной цели.

При наличии данных о базировании вражеских истребителей в полосе маршрута наших бомбардировщиков ДА производила упреждающие удары по их аэродромам или блокировала с воздуха. Как правило, комбинированное применение блокирования с упреждающими ударами приносило хорошие результаты. Для блокирования аэродромов направляли опытные экипажи. Блокирование они начинали на несколько минут раньше перелета линии фронта основной группы бомбардировщиков, которые наносили упреждающий удар. При такой организации вражеские истребители, как правило, не могли подняться в воздух. Упреждающий удар наносился авиабомбами с установкой взрывателей на продолжительное замедление (до 30 минут), что также почти исключало взлет истребителей.

Для того чтобы истребители не могли заранее определить место удара наших бомбардировщиков, средства светонаведения стали вводить в действие только за несколько минут до появления бомбардировщиков. Наряду с основной "рабочей" системой светонаведения выставляли в стороне ложную, которую вводили в действие одновременно с основной.

Штаб ДА разработал инструкцию экипажам по ведению ночного воздушного боя. Определили новые способы противоистребительного маневра. Была введена ежедневная наземная тренировка в стрельбе по воздушным целям для стрелков. При вылете на задание запрещалось заменять воздушного стрелка неопытным бойцом. На бомбардировщиках установили пламегасители.

Летом 1944 г. на дальних бомбардировщиках установили самолетные радиолокационные приборы-ответчики "свой - чужой". Это позволяло экипажам своевременно производить противоистребительный маневр.

Значительные потери понесла ДА и от зенитных средств ПВО, особенно когда гитлеровцы перешли к оборонительным действиям и когда война стала приближаться к границам Германии. Во второй половине 1944 г. на многих участках фронта концентрация зенитных средств достигла более двух батарей на 1 км фронта. При этом более 50% их располагалось в боевых порядках войск. Это потребовало от ДА применения различных тактических способов действий и борьбы с зенитной артиллерией. Обеспечение бомбардировщиков от противодействия ЗА достигалось следующий способами: умелым использованием метеоусловий; целесообразным выбором

маршрута и профиля полета; своевременным и искусным противозенитным маневром; заблаговременным подавлением зенитных средств в районе цели.

Борьба с ЗА шла всю войну, но особенно она усилилась с лета 1943 г. Подавляли ЗА специально выделенные экипажи. Противозенитный маневр применялся на маршруте, при подходе к цели и во время нахождения над ней. Этот маневр выполнялся путем изменения высоты, направления и скорости полета.

Летный состав испытывал огромные нервные и психологические нагрузки, когда перед бомбардировщиками вставала сплошная стена смертельного огня, россыпь нервно вздрагивающих ослепительных вспышек сотен снарядов, десятки лучей прожекторов, разноцветные нити трассирующих снарядов с вражеского истребителя.

Преодолеть психологический барьер авиаторам помогали опытные командиры, политработники, ветераны части. Они внушали им мудрую философию войны: "В полете думай не о том, что тебя могут сбить, а о том, как самому сбить атакующего истребителя, как лучше произвести противозенитный маневр, выйти из зоны огня и прожекторов, прорваться к цели, эффективно поразить ее и вернуться на свой аэродром; полет на выполнение задания, как и всякий бой на земле или в воздухе, - труд, но труд не обычный, тяжелый, изнурительный, опасный для жизни, но необходимый; будешь всегда собранным, бдительным, инициативным, смелым, находчивым и выносливым - труд твой будет эффективным, полезным; будешь работать отлично - ты не погибнешь".

Высокое Морально-психологическое состояние экипажей перед вылетом поддерживала даже форма одежды, чистота, опрятность, подтянутость личного состава части. Вот как описывает вылет в глубокий тыл противника А. И. Молодчий: "Наконец разрешили взлет. Запустили двигатели... Я выглянул в окошко кабины. Внизу, впереди бомбардировщика, стояли техник самолета Коля Барчук и механик Вася Овсеенко в чистых гимнастерках, начищенных сапогах; на груди поблескивают ордена и медали. Вид прямо-таки парадный. Кстати, наш экипаж всегда вылетал на боевое задание при орденах и в праздничной форме... Поднимаю правую руку. Все, кто стоял на земле, берут под козырек. Прощальных помахиваний у нас в полку не делали: это запрещалось неписаным законом"{79}.

Если ВВС фронтов в первые же дни войны понесли тяжелые потери в самолетах на аэродромах и в воздухе, то части ДА потерь на своих аэродромах не имели. Общие потери ее за всю войну были сравнительно небольшими, причем число небоевых

поражений личного состава было больше, чем боевых. Основными их причинами являлись: отказы авиатехники в полете; сложность взлета и посадки тяжелых бомбардировщиков ночью; вынужденные посадки в поле и на чужих аэродромах после выполнения заданий и т. д.

Развитие оперативного искусства и тактики находилось в прямой зависимости от количественного и качественного состояния самолетного парка. Чем больше имелось исправных бомбардировщиков, тем больше привлекалось их для ударов, тем больше открывалось боевых возможностей. От количества и качества самолетов во многом зависел выбор новых, наиболее эффективных элементов оперативного искусства и тактики.

Боевая практика показала, что применение небольшого количества даже самых новых типов (ТБ-7, Ер-2) бомбардировщиков при распылении сил по многим направлениям и объектам не приносило высокой эффективности. Объединение дальнебомбардировочных авиадивизий, действующих в первые месяцы войны разрозненно, в оперативное объединение - дальнюю авиацию - и быстрый рост боевого состава заметно повысили эффективность ее применения. Это был резкий поворот в развитии и совершенствовании оперативного искусства ДА. Широкое внедрение средств радиосвязи в полках и соединениях, овладение радиотехникой и умелое ее использование, создание надежной сети приводных радиостанций все это также оказывало большое влияние на размах и способы применения авиакорпусов. Улучшилось управление, повысилась их маневренность и эффективность действий.

Из пяти типов отечественных бомбардировщиков, состоящих на вооружении ДА в разные годы войны, производились на заводах только четыре - Ил-4, ТБ-7, Ер-2, Ли-2. Самолет Ер-2 был выпущен в 1941 г. в количестве 70 единиц. Предвоенный план перевооружения многих полков с Ил-4 и ТБ-3 на самолеты Ер-2 был отменен. К тому же выявились серьёзные производственные дефекты двигателей. В 1944 г. производство Ер-2 было возобновлено. ТБ-7 строится ограниченно (ежемесячно 3-4 самолета). В начале 1945 г. производство их было прекращено. Ли-2 выпускался с 1942 г. ежемесячно по 50-55 самолетов.

Основной тип бомбардировщика Ил-4 серийно выпускался с 1940 г. В первые шесть месяцев войны в части ДА поступило 366 новых Ил-4. Кроме того, еще в конце июня 1941 г. на ее пополнение было направлено 156 самолетов из учебных заведений ВВС, в августе - 84 самолета с Дальнего Востока, в октябре - 92 с кавказского направления. Всего до конца 1941 г. ДА получила 666 Ил-4. Но этого было недостаточно.

Хотя в течение первого периода войны удалось несколько пополнить боевой состав, но уровень его все еще был ниже предвоенного, хотя в целом по ВВС общее количество самолетов по сравнению с довоенным возросло.

Если фронтовая авиация постоянно пополнялась новыми типами самолетов, то для ДА продолжался выпуск устаревших Ил-4.

Однако к концу первого периода войны удельный вес фронтовой бомбардировочной авиации сократился. Тогда советское командование было вынуждено для поддержки войск направлять части ДА, сократив удары по объектам вражеского тыла.

Основную тяжесть участия в боевых действиях вынес бомбардировщик Ил-4. В середине войны максимальная скорость его достигала всего лишь 450 км/час. Его нельзя было без риска больших потерь днем выпускать для выполнения заданий без сопровождения истребителей. Поэтому с осени 1941 г. до лета 1943 г. Ил-4 использовались ночью. Когда истребителей стало поступать на фронт достаточно, то вернулись к мысли о применении Ил-4 для выполнения заданий и днем. Этот вопрос обсуждался в Политбюро ЦК ВКП(б) и Государственном Комитете Обороны. "Сейчас уже не 1941 г., - говорил Главнокомандующий И. В. Сталин, - когда у нас было недостаточно истребителей и Ил-4, вылетая днем без охраны, несли при этом большие потери.

...Мы имеем теперь столько истребителей, что можем обеспечить сопровождение бомбардировщиков Ильюшина. Нас не удовлетворяет только ночная работа Ил-4, нам не хватает дневных бомбардировщиков. Необходимо Ил-4 использовать для дневной бомбардировки"{80}

Однако, когда командование ВВС доложило, что для сопровождения большой массы штурмовиков Ил-2 и дальних бомбардировщиков Ил-4 из расчета 1:1,5 у нас не хватит истребителей, вопрос о применении ДА днем остался открытым до апреля 1945 г.

В 1943 г. было начато массовое производство истребителя Як-9 с возросшей дальностью полета благодаря установке на нем дополнительных баков с горючим, что повысило дальность до 1800 км. В то же время подвесные баки снизили его маневренность в борьбе с истребителями противника. Вот почему даже имевшиеся на вооружении Як-9 для сопровождения бомбардировщиков ДА днем не применялись. Как и в первый год войны, ДА наносила удары по объектам в глубоком тылу врага только ночью.

В первые два года войны перегонка самолетов с заводов к

местам дислокации частей производилась экипажами, выделенными из боевых полков. Экипажи на длительное время выбывали из своих частей. Это ослабляло боевой состав и задерживало ввод в строй молодого летного состава. С мая 1943 г. система пополнения самолетами была изменена. Для перегонки их с заводов была сформирована 73-я вспомогательная авиадивизия из трех полков, которая кроме перегонки перебрасывала срочные грузы и готовила летчиков для фронта. Новая система сократила сроки доставки самолетов на фронт и не ослабляла боевой состав действующих полков.

Обеспечение ДА самолетами с 1942 г. и вес последующие годы войны проходил" непрерывно. Авиаполки, вооруженные Ил-4, начиная с 19-43 г. порой имели их больше, чем подготовленных экипажей. Поступление самолетов позволяло восполнять потери и обеспечивать рост самолетного парка. Чало бомбардировщиков, участвующих в операциях, увеличилось. Если в контрнаступлении под Москвой участвовало до 280 тяжелых бомбардировщиков, в том числе значительная часть устаревших, то под Сталинградом - 48) уже улучшенных Ил-4, в битве под Курском - 740, в Белорусской операции - 1266, в Берлинской - более 1500. Соответственно увеличивалось количество самолето-вылетов и тоннаж сброшенных бомб.

Всего за войну ДА получила несколько тысяч самолетов, из них незначительное количество импортных. Поставки по ленд-лизу в 1941-1942 гг. в самый тяжелый период войны составили всего 16 самолетов.{81} В 1943-1944 гг. их стало поступать больше, однако острой надобности в них уже не было.

Создание дальней авиации потребовало подготовки кадров. Командование ДА прежде всего заимствовало многолетний опыт учебных заведении: ВВС, используя их материально-техническую базу, а также шло самостоятельным путем.

До середины 1943 г. летный состав ДА первоначальную подготовку получал в школах ВВС. Ежемесячно из школ поступало до 240 летчиков и штурманов, которые в течение 2-3 месяцев дополнительно обучались и входили в строй в боевых авиаполках. Последние два года войны подготовка кадров производилась в шести летных и одном техническом авиаучилище ДА. Высшие школы и летный центр ежемесячно в среднем выпускали в боевые полки до 100 экипажей, прошедших трехмесячный срок обучения.

В 1941-1943 гг. было трудно готовить летчиков и экипажи без переходного, учебно-тренировочного самолета с двойным управлением. Молодые экипажи отрабатывали самостоятельные внеаэродромные полеты сразу на боевом самолете Ил-4. Только с

лета 1944 г. школы ДА стали получать от промышленности в месяц по 10-15 учебных самолетов Ще-2, что улучшило подготовку авиаторов{82}.

Летный состав пополнялся в основном регулярно. Почти каждой потере быстро находилась замена. В отличие от ВВС фронтов, ДА не отводила части в глубокий тыл на доукомплектование, а систематически пополнялась эскадрильями, звеньями и чаще отдельными экипажами и летчиками, подготовленными в запасной авиабригаде. Всего в боевых полках и школах ДА было подготовлено 2219 экипажей, сформирован и отправлен на фронт 31 авиаполк.

Кадровые офицеры составляли основную массу летного, командного и начальствующего состава ДА (призванных из запаса на 1 мая 1942 г. было всего лишь 9% общего числа, а среди летчиков - 13%). Возраст летного состава не превышал 19-30 лет, 30-40-летних было мало. Прибывали они в основном из ГВФ с опытом летной службы. По военному образованию среди командного и начальствующего состава имелось с высшим образованием 5%, незаконченным высшим - 10%, со средним военным - 67%, без военного образования - 18 %{83}.

Руководящий состав от командира авиаполка и выше назначался на должности приказами НКО, а остальные - приказами Военного совета ДА. Воинские звания до майора включительно присваивались приказами командующего ДА.

Дальняя авиация была многонациональным боевым коллективом. Так, в начале 1943 г. в ней служили командиры и бойцы более 40 национальностей. Основной ее костяк составляли русские, украинцы, белорусы.

Мобилизация тружеников тыла страны для производства самолетов, двигателей, оружия, боеприпасов, материальных и технических средств, подготовка летных кадров и резервов - один из основных источников успешных действий ДА. Как и вся советская авиация, она в годы войны не испытывала серьезного недостатка в кадрах. Большую помощь ей в этом оказывал Гражданский воздушный флот. А после окончания войны она, в свою очередь, помогла ему квалифицированными кадрами. Интересно отметить, что ветеран ДА маршал авиации Е. Ф. Логинов был удостоен высокого доверия и назначен первым министром гражданской авиации.

Учитывая горький опыт первых месяцев войны, промахи, неудачи и потери, командование уделяло большое внимание повышению уровня подготовки авиаторов, добиваясь того, чтобы каждый член экипажа в совершенстве знал самолет, оборудование кабины, оружие, способы действий в различных условиях, тактику

и технику противника. Основная масса авиаторов добросовестно училась, используя для этого каждый свободный час. Занятия в полевых условиях проводились под девизом "Коммунист и комсомолец - мастер своего дела, бьет врага наверняка". К полетам ночью допускались только те летчики, которые в совершенстве владели техникой пилотирования по приборам. Никаких скидок, уступок и исключений не делалось никому.

Действенным средством повышения тактических знаний являлись конференции летного состава, и особенно разборы боевых полетов, которые проводились, как правило, ежедневно в масштабе полка. Отдельные молодые авиаторы порой выражали неудовольствие: "Недавно ушел из авиашколы и снова попал в школу". Но их заставляли серьезно учиться. А они полагали, что в полку уже через несколько дней им доверят бомбардировщик и они пойдут в бой.

Молодое пополнение обучает опытные командиры по принципу "делай, как я". Внушали им, что в ночном полете, как правило, кто первый увидит противника, тот и победил, что внимательность и осторожность - составные части мужества.

Опытом доказано, что судьба летчиков во многом зависела от первых боевых вылетов, которые часто имели определенное влияние на формирование его морального духа. Поэтому-то так любовно готовили молодые экипажи к первому бою. Как правило, с ними беседовали ветераны, командиры, комиссары, штурманы, рассказывали, как действовать в особых случаях. На первые боевые вылеты к молодому летчику, штурману прикреплялся опытный однополчанин. После дополнительной подготовки молодые экипажи выполняли задания самостоятельно. В течение первых 80-100 часов налета они обычно бомбардировали цели, расположенные недалеко от линии фронта, в благоприятных метеоусловиях.

Молодые экипажи быстро взрослели, мужали, обретали силу, смекалку, находчивость, увереннее шли в стан врага, стремились с высоким эффектом выполнять задания. Следуя примеру мастеров меткого удара, самолетовождения и техники пилотирования, они учились на лучших образцах мужеству и отваге и закалялись. Безвестные и скромные вначале, часто занимали место в шеренге прославленных.

В первый год войны в отдельных полках в результате напряженной обстановки, а порой недостаточного опыта командиров и штабов экипажи комплектовались в спешке, перед вылетом, без учета способностей, опыта и подготовки каждого авиатора, его характера. В результате "сборные" экипажи шли в бой без нужной подготовки, и потому в полете возникали

неясности, ошибки.

Большая нервно-психологическая, моральная и физическая нагрузки летного состава вызывали необходимость усиленного врачебного контроля и организации профилактического отдыха. Во второй половине 1942 г. в авиадивизиях были организованы дома отдыха (10-15 коек) со средней продолжительностью пребывания в них 11 суток. Только за 6 месяцев 1942 г. в них отдыхало около 3600 человек, а в 1943 г. - 4230. Даже такой непродолжительный отдых повышал боеспособность. Но с каждым месяцем, после многочисленных напряженных полетов, все большее число летного состава нуждалось в длительном отдыхе и лечении. Эта проблема стала решаться с начала 1943 г.: при дивизиях, а затем авиакорпусах создавались санатории. А в 1944 г. на курорты было направлено 730 человек.

Нормы боевого напряжения, установленные до войны, не оправдались. Раньше считалось, что возможны 1-2 вылета в течение двух суток. Но обстановка потребовала увеличить напряжение в 2-3 раза. Большинство экипажей совершали по 2-3 вылета за короткую летнюю ночь. Однако нагрузка была неравномерной. Наибольшее количество вылетов приходилось на май - август, так как и метеоусловия были наиболее благоприятными и действия войск имели наибольший размах. Если общее количество самолето-вылетов, совершенных ДА только с марта 1942 г. по май 1945 г., разделить на число участвовавших в боях экипажей, то каждый в среднем за год совершал по 60-65 вылетов, при налете 250-300 часов. Это была очень большая нагрузка.

Несмотря на трудности фронтового быта, большое внимание уделялось режиму дня летного состава, который постоянно находился под контролем врача, командиров, политработников. Они следили за качеством и режимом питания, сна и отдыха авиаторов.

Авиаторов воспитывали в духе выполнения требований уставов, наставлений, инструкций. История изобилует множеством примеров, подтверждающих незыблемость летных законов. Кто отступал от них, обрекал себя на неудачу, платой нередко являлась жизнь всего экипажа. Самолет всегда требовал обращения только на "вы", он был и остается одинаково строг ко всем, невзирая на воинское звание, служебное положение, заслуги. Он признает только умелых и сильных, не прощает вольностей. В годы войны особенно сказалась организующая сила командных кадров, их способность научно управлять авиасоединениями, частями.

Командование ДА много внимания уделяло подготовке и

выращиванию кадров: внимательно следило за их продвижением по службе, бережно и чутко относилось к судьбе каждого летчика, командира.

Массовая и высококвалифицированная подготовка кадров обеспечила не только восполнение потерь, но и обусловила рост могущества ДА. В ходе войны выросло много талантливых военачальников и командиров - непосредственных организаторов действий ДА, которые внесли весомый вклад в развитие ее оперативного искусства и тактики.

В предвоенные годы была разработана стройная система построения боевых порядков частей и соединений ДА. Боевым порядком считалось расположение в полете групп или одиночных бомбардировщиков для совместного выполнения общей задачи при тактическом или огневом взаимодействии.

Боевые порядки должны были отвечать следующим требованиям: компактность построения самолетов; создание многослойного оборонительного огня; быстрота размыкания строя в зоне огня зенитной артиллерии; твердость и непрерывность управления; способность к маневру по направлению и высоте. Предусматривалось, что боевые порядки не могут быть постоянными, а должны изменяться в зависимости от объекта удара и обстановки на земле и в воздухе.

В первые недели войны при нанесении сосредоточенных ударов в дневных условиях полки придерживались довоенного способа в боевых порядках ("клип", "пеленг", "колонна") звеньев, эскадрилий и полков. В последующем, понеся большие потери, они перешли к эшелонированным действиям мелкими группами (звено, эскадрилья).

Переход к полетам в ночных условиях повлек за собой существенные изменения боевых порядков. Каждый экипаж выполнял задачу самостоятельно вне видимости других самолетов.

В дальнейшем, уже на основе опыта, увеличения самолетного парка, степени противодействия ПВО объектов боевые порядки совершенствовались. Начиная с конца лета 1942 г. в их построении стала проявляться стройная система. Так, взлет производился поэшелонно (каждая эскадрилья - эшелон). В каждом эшелоне находилось два экипажа осветителя и один фотоконтролер. Руководитель эшелона выполнял функции осветителя цели и разведчика погоды. За ним вылетал заместитель с задачей осветить и поджечь цель, если выйдет из строя командир.

Схема боевого порядка эскадрильи выглядела следующим образом: первыми шли разведчики погоды, за ними через 1-1,5

часа - осветители цели, группа бомбардировщиков, фотоконтролер.

Со второй половины 1943 г. в авиасоединениях стал внедряться более совершенный боевой порядок, который состоял из следующих элементов: эшелон обеспечения бомбардировочного удара, разведчики погоды, группы наведения на цель, осветители и экипажи подавления средств ПВО. Каждая группа состояла из 3-6 самолетов, следующих самостоятельно, но выполняющих одну, общую для всех задачу под управлением своего командира. Эшелон бомбардировщиков состоял из нескольких групп (эскадрилий и полков). Затем следовали группы контроля, экипажи фотоконтроля и визуального наблюдения.

При таком построении над целью в среднем проходило до 500 бомбардировщиков в течение часа. Временной интервал между самолетами к концу войны значительно сократился и составлял 13-15 сек.

В эшелон обеспечения от дивизии выделялись 1-2 эскадрильи (в зависимости от метеоусловий и величины бомбардировочного эшелона). Он имел задачи: наведение бомбардировщиков на цель; освещение ее и создание пожара; организация помех или подавление радиолокационных средств, зенитной артиллерии, прожекторов; блокирования аэродромов истребителей.

Ежедневно в полку назначался контролер (с бомбовой зарядкой). Он вылетал через 3-4 минуты после осветителя. Его задача - контроль за действиями экипажей. В каждом полку находились 2-3 фотоконтролера, прошедших специальную подготовку. В целях фотографирования всех этапов бомбардирования фотографы распределялись следующим образом: один находился впереди эшелона бомбардировщиков, второй - в центре, а третий - в конце боевого порядка. Высота фотографирования зимой составляла 1200 м, летом - 800 м.

Был установлен новый порядок выхода на цель. Первым выходил на нее командир эшелона наведения и, опознав, давал команду осветителям осветить и обозначить цель цветной бомбой или ракетой. По этому условному сигналу начинали сбрасывать бомбы экипажи-зажигальщики. Пожары служили бомбардировщикам точкой прицеливания.

Глава пятая.

Обеспечение боевых действий

Партийно-политическое обеспечение. Воздушная разведка. Штурманское обеспечение. Инженерно-авиационное обеспечение. Изобретательская и рационализаторская работа. Метеорологическое обеспечение. Материально-техническое обеспечение.

Успешные боевые действия ДА неразрывно связаны с деятельностью ее политических органов, партийных и комсомольских организаций. Высокие моральные и боевые качества, сознательность, инициатива и активность, которые они воспитывали у личного состава, являлись одним из решающих условий выполнения заданий командования.

Вся партийно-политическая работа исходила из требований партии и народа - разгромить врага, посягнувшего на свободу нашей Родины. В идеологической пропаганде важное место занимало воспитание у личного состава советского патриотизма и жгучей ненависти к фашизму. Большое внимание уделялось и вопросам обобщения и распространения опыта, повышения боеготовности частей, укрепления организованности, воинской и летной дисциплины, отличного выполнения заданий, приказов, уставов и наставлений.

Большой отряд политработников под руководством заместителя командующего дальней авиацией по политчасти генерала Г. Г. Гурьянова и начальников политотдела полковников С. И. Приезжева и С. И. Черноусова проводили многогранную работу по организации всей воспитательной системы, становлению самостоятельной ДА, сколачиванию ее подразделений, частей и соединений, повышению их боеспособности.

Соединения и части были укомплектованы в основном подготовленными политработниками, в большинстве своем имеющими летное образование. Это положительно сказывалось на идейно-политическом воспитании авиаторов.

Известно, что в авиации авторитет политработника зависит не только от его политической и общей подготовки, пропагандистского искусства, но и не в меньшей степени от умения владеть самолетом, его оружием и выполнять боевые задачи.

Высоким авторитетом и уважением пользовались политработники - летчики и штурманы, принимавшие участие в боях. Многие политработники, являясь одновременно первоклассными летчиками, совершили десятки, а отдельные сотни боевых полетов, проявили отвагу, мужество и героизм и были удостоены боевых орденов. Майор А. П. Чулков, подполковники Д. В. Чумаченко, И. И. Кожемякин, С. Н. Соколов были удостоены звания Героя Советского Союза. Они часто первыми вели самолеты на выполнение ответственных, трудных заданий, личным примером увлекали экипажи в бой.

Партийно-политическая работа - это работа с воинами. Сердцевина ее политическое воспитание. Успеха добивался лишь

тот политработник, кто использовал все воспитательные средства. Овладевали же ими те, кто постоянно расширял свой военный и политический кругозор, опирался на коллектив парторганизации. Бывало порой нелегко между вылетами или в часы отдыха выкраивать время для политической работы. Основной формой были индивидуальные беседы, общение с каждым авиатором.

Непрерывно совершенствовались формы и методы политического воспитания. Широкое распространение получили лекции, доклады, митинги, политинформации, групповые индивидуальные беседы, коллективное чтение газет, журнальных статей и художественной литературы, проведение партийных и комсомольских собраний, встречи с юбилярами, а также пропаганда боевого опыта и героизма. Все это способствовало воспитанию авиаторов, воодушевляло на подвиги.

Политработники-коммунисты, пропагандисты и агитаторы разъясняли цели и задачи Красной Армии в войне с фашистской Германией.

Большую часть времени политработники находились среда авиаторов. Они были в курсе всех событий, знали обстановку, настроение воинов, результаты выполнения заданий и своевременно принимали меры к тому, чтобы боеготовность подразделений была на уровне требований времени, разъясняли решения ЦК партии, приказы Ставки, НКО, командования ДА, воспитывали храбрость и героизм, любовь к Родине и ненависть к врагу; мобилизовывали личный состав на отличное владение самолетом, тактическими приемами; помогали командирам крепить дисциплину, воспитывали чувство политической и военной бдительности и высокий наступательный порыв; вовлекали в ряды партии отличившихся авиаторов.

В то же время по заданию политработников коммунисты вели большую агитационную и пропагандистскую работу в эскадрильях, помогали командирам организовывать выполнение задач. Они шли первыми на выполнение ответственных задач, показывая пример самоотверженности и храбрости. Разъяснение приказов командования, популяризация лучших авиаторов, примеров их смелости, стойкости и мужества в боях были основными формами агитационно-пропагандистской работы. В эскадрильях проводились регулярные беседы на различные темы: "Дисциплина и железная стойкость - залог победы", "Коммунисты и комсомольцы в боях за Родину", "У нас есть все условия для победы", "Трус, паникер, дезертир - предатель Родины", "Полководец Суворов" и т. д.

Достойными помощниками командования и партийных организаций были комсомольцы. При помощи коммунистов они

добивались выполнения трудных задач. Не было ни одного важного вопроса, в котором не участвовали бы молодые, задорные патриоты, не проявлялась бы их инициатива. "Если вручено тебе грозное оружие - беспощадно рази им врага!", "Если дан приказ - во что бы то ни стало выполняй его с честью!", "Если тебе комсомолец имя - имя крепи делами своими!" - с такими мыслями комсомольцы готовили самолеты к боям в зимнюю метель и стужу, при 40-градусных морозах шли на выполнение заданий. Все это давало им право писать в заявлении: "Прошу принять меня в ряды Коммунистической партии. Это великое звание оправдаю с честью". И партийные организации непрерывно росли за счет комсомольского актива. Пополнялись и комсомольские организации. После Курской битвы в ДА насчитывалось 282 первичных комсомольских организации и 232 - ротных и им равных с общим числом членов ВЛКСМ 11 504. Это была внушительная сила.

Комсомольские организации воспитывали у воинов стойкость в боях, честь и достоинство комсомольца, советского патриота. Например, только в 50-й дивизии в первый год войны 15 комсомольцев, сбитые над территорией противника, перешли линию фронта, сохранив свои комсомольские билеты, а комсомолец старший сержант А. Г. Лалаханов два раза приходил из тыла врага с комсомольским билетом.

Осенью 1942 г. комсомольцы штаба 50-й дивизии обратились с призывом ко всей молодежи авиачастей организовать сбор личных средств на постройку эскадрильи "Сокол Южного фронта". Эта инициатива была встречена с подъемом, и только в течение двух дней собрано более 150 тыс. рублей. Этот почин поддержали бойцы всего фронта.

В подарок Родине к 24-й годовщине Великого Октября в трудное время войны, когда каждый самолет был на счету, комсомольцы одной эскадрильи 81-го полка своими силами из списанных и не подлежащих ремонту самолетов собрали один. 7 ноября 1941 г. комсомольский экипаж старшего лейтенанта В. Н. Осипова (ныне дважды Герой Советского Союза) с бомбовой нагрузкой поднял его в воздух. А в начале 1942 г. на сотом боевом вылете все члены этого экипажа подали заявления о приеме в партию.

В годину тяжелых испытаний авиаторы стремились связать свою жизнь с ленинской партией. С каждым днем в частях умножались ряды коммунистов за счет смелых и храбрых бойцов. Партийно-комсомольская прослойка в среднем составляла 84,5% (коммунисты - 49%, комсомольцы - 35,5 %){84}.

Возрастал и объем партийно-политической работы. Летом

1943 г. в ДА имелось 25 политотделов и 22 отдельные части, около 400 первичных парторганизаций, более 11 000 членов и кандидатов партии, около 570 политработников{85}. В конце июня 1943 г. в связи с упразднением института заместителей командиров эскадрилий, батальонов, рот по политчасти 285 бывших политработников были переведены на командно-штабную работу.

Достойными организаторами и руководителями партийно-политической и воспитательной работы являлись заместители командиров авиадивизий и корпусов и начальники политотделов полковники В. А. Окунев, Б. В. Очнев, И. И. Кожемякин, И. В. Сергеев, А. Д. Петленко, П. С. Чернов, С. Я. Федоров, И. О. Самохвалов, А. Н. Бойко, Н. Г. Тарасенко, И. Л. Куликов, Д. Я. Моложин, В. М. Мозговой, Н. С. Козловский, В. Н. Таганцев, Н. И. Рубин, С. П. Захаров, Ю. И. Николаев, Н. И. Иностранцев, П. Н. Смирнов, С. К. Горевалов, Г. Д. Стоянов, П. В. Гальчук, II. П. Дакаленко и другие.

О ведущей роли коммунистов-летчиков свидетельствует сообщение с фронта летом 1941 г. начальника управления политпропаганды Западного фронта Д. А. Лестова: "Героически дерутся наши летчики. Они показывают настоящие чудеса храбрости. Это в значительной степени объясняется тем, что в партийно-политической работе основное внимание уделяется обеспечению авангардной роли коммунистов и комсомольцев"{86}.

Численному превосходству, внезапному нападению, опыту вражеских авиаторов наши летчики противопоставили утроенную энергию, высокое мастерство, бесстрашие и героизм. Действуя решительно и смело, они днем и ночью без сопровождения, в условиях сильного противодействия зенитной артиллерии и истребителей громили танковые колонны, живую силу врага, разрушали переправы, содействовали нашим войскам в оборонительных боях. Они сражались под девизами: "Коммунист никогда не сдается без боя, никогда не теряет надежду на победу"; "Всякая пуля грозит, но не всякая разит"; "Смелого пуля боится, смелого снаряд не берет".

Некоторые летчики и штурманы, не имеющие опыта, порой с пренебрежением относились к правилам самолетовождения и бомбардирования, надеясь на аппаратуру, и всесторонне не готовили себя к действиям в различных условиях. Отдельным это стоило жизни. Командиры часто напоминали молодым: "Лучше десятки раз проверить, чем один раз ошибиться. Летчику, как и специалисту минного дела, ошибаться нельзя".

Среди авиаторов бытовали неписаные правила, облеченные в

форму пословиц: "Лучше готовишься к полету - легче летаешь, дольше живешь"; "С холодной кровью воевать нельзя"; "Имей холодную голову и ум и горячее сердце - тогда и горячее сердце дольше будет биться в отважной груди"; "Летчиками не рождаются, летчиками становятся"; "Все победы начинаются с побед над самим собой"; "Мужество рождается в борьбе"; "Победу в бою одерживает тот, кто смел и решителен, кто умеет быстро принимать решение и проводить его в жизнь, кто в совершенстве владеет самолетом".

На фронте уважали скромных бойцов-тружеников, привыкших к тяжелым боям, спокойных, хладнокровных. Уважали тех, кто умел ценить товарищество, дорожить доброй славой экипажа, эскадрильи, полка, у которых любовь к Родине была сильнее страха смерти. Сама фронтовая обстановка, подобно добротному напильнику, снимала с воинов налеты духовной ржавчины, заставляла верить в командиров, политработников, коллектив.

Широко популяризировались подвиги. Проводили митинги в связи с присвоением звания Героя Советского Союза. Вручение наград, как правило, проходило на аэродромах у самолетов в присутствии однополчан. О подвигах летчиков писали в листовках-молниях, а также в газетах - дивизионных, газете ДА "Красный сокол" и центральных.

Немало рассказов и очерков было написано о Героях Советского Союза Ю. Н. Петелине, С. А. Харченко, А. К. Кувшинове и многих орденоносцах. Писали взволнованные письма родным Героев, а также на предприятия и в колхозы, где они трудились до ухода в авиацию. Проводили митинги, когда летчик выполнял 100, 150, 250 и более боевых вылетов.

Личный состав подразделений тыла, авиамастерских и БАО трудился под лозунгом: "Фронт говорит: "Это нужно!" Гвардейцы труда отвечают: "Есть!" В штабах, общежитиях, столовых, на КП периодически вывешивались фотогазеты, плакаты, портреты героев, орденоносцев, организовывались выставки боевых листков эскадрилий.

Много внимания уделялось организации соревнования между соединениями и частями. Так, например, с 1942 г. успешно соревновались 17-я с 3-й авиадивизией, а внутри дивизий - между полками. Для учета и показа передовиков существовали доски итогов соревнования в полках и эскадрильях, где выставлялись оценки каждому экипажу за боевой полет, за день работы на авиатехнике. Такая же форма учета была заведена и в штабах дивизий, где каждый полк получал оценку за боевую ночь. К концу месяца, к юбилейным дням итоги соревнования

объявлялись в приказах. Определялись места каждого полка, эскадрильи, экипажа с указанием лучших воинов.

Авиаторы не только успешно выполняли боевые задания, но и с пользой проводили часы отдыха. Даже жестокая война не смогла лишить их самого главного - жажды жизни, любви к ней. Напротив, она еще больше обострила это чувство и заставила каждого полнее осознать себя гражданином Страны Советов.

В плохую погоду, когда полеты были невозможны, организовывали вечера отдыха. Только за первый год войны в 36-й дивизии было просмотрено до 400 кинокартин, 40 концертов, организовано 20 вечеров самодеятельности, 32 культпохода, прочитано более 180 лекций и докладов на различные темы.

Важное воспитательное значение имели просмотры кинокартин, особенно таких, как "Два бойца", "Она защищает Родину", "Константин Заслонов", "Секретарь райкома", "Парень из нашего города". Обычно большое впечатление производили подобные кинофильмы на тех авиаторов, которые сами участвовали в боях и порой не замечали всех жестокостей войны.

В полковых коллективах самодеятельности принимали участие не только солдаты и серванты, а также и офицеры всех званий.

Песня в годы войны была неименным спутником авиаторов, их верным другом. Она шала и вела за собой, помогала им жить, сражаться и преодолевать трудности. Часто помещения столовых превращались в концертный зал. Много радости вызывал приезд артистов из Москвы. В хорошую погоду зрительным залом становилась опушка леса на краю аэродрома или просто зеленая лужайка. В общежитиях, землянках оборудовались комнаты или уголки, в которых политработники и агитаторы проводили беседы, читки газет и сводок Совинформбюро, здесь же была сосредоточена литература, периодическая печать, наглядная агитация, шахматы, шашки, домино, музыкальные инструменты.

С первых дней войны "Красная звезда" часто публиковала краткие отчеты корреспондентов о действиях ДА, особенно о налетах на глубокий тыл врага. Политработники предложили официальные, порой сухие штабные отчеты попытаться воплотить в литературные очерки. Обратились за советом к А. Н. Толстому. Он согласился помочь и стал частым гостем части 2-й и 8-й гвардейских авиадивизий. В апреле 1943 г. к экипажи совершали налеты на военные объекты в Восточной Пруссии. К ним приехали А. Н. Толстой и журналист, авиатор подполковник Н. Н. Денисов. Писатель тепло беседовал с авиаторами, посещал КП полков, наблюдал за работой командования, офицеров штабов, узлов связи. Надев наушники, он слушал голоса летчиков,

сообщавших из района цели о выполнении задания.

В отдельных частях побывал писатель Н. С. Тихонов. В августе 1943 г. он наблюдал удары экипажей по тяжелой немецкой артиллерии, обстреливающей Ленинград. После он написал: "Если бы можно было писать огненными буквами на августовском небе - "месть за ленинградцев", - то летчики написали бы именно это. Взрывы были непрерывны... Этот небесный огонь пожирал землю, на которой метались немцы... В следующую ночь новые тонны металла, ревя, гудя, обрушивались на то, что уцелело от предыдущего налета... И зловещая тишина встретила утро там, где спрятались фрицы... И ни одно орудие не стреляло по городу"{87}.

- Я много раз видел северное сияние, - рассказывал штурман корабля В. Аккуратов, принимавший участие в разгроме артгруппы, - но такого "сияния", как в те августовские ночи, пожалуй, не наблюдал никогда. С воздуха казалось, что горит сама земля...

Политработники умело использовали и такую форму морально-психологического воздействия на личный состав, как посещение районов удара после их освобождения. В январе 1944 г. после уничтожения вражеской артиллерии под Ленинградом авиаторы, принимавшие участие в разгроме ее, побывали на объекте удара. Среди приехавших были Герой Советского Союза Б. Г. Лунц, многие командиры и штурманы кораблей. Они увидели результаты своих действий. Возвратясь в подразделения, они рассказывали однополчанам: "Земля, сплошь перепаханная бомбами. Десятки разбитых орудий. Огромные глубокие воронки на месте взорванных артскладов... И всюду, куда ни посмотришь, - трупы, трупы, трупы..."

Советский тыл снабжал авиачасти самолетами, горючим, боеприпасами, продовольствием и одеждой, поддерживал и развивал освободительные идеи Великой Отечественной войны. Нескончаемым потоком шли на фронт письма, подарки, книги, брошюры, газеты и журналы. В свою очередь фронтовики-авиаторы радовали тружеников тыла боевыми подвигами.

С осени 1942 г. вся страна была охвачена патриотическим движением сбором личных сбережений на вооружение Красной Армии. Труженики тыла, отказывая себе в необходимом, заботились лишь о том, чтобы на сэкономленные средства построить как можно больше боевой техники. В 1942-1944 гг. в фонд обороны было внесено 94,5 миллиарда рублей, в том числе 2 360 миллионов рублей на строительство самолетов. На эти средства было построено 2565 самолетов (без учета более 100 самолетов для ДА). Их хватало, чтобы вооружить 42 дивизии.

В то тяжелое время советская молодежь и комсомольцы, работавшие в тылу страны, продолжая славные традиции шефства над ВВС, собирали средства на постройку самолетов для ДА. Так, хабаровские комсомольцы в 1942 г. на свои средства построили 10 дальних бомбардировщиков - эскадрилью "Хабаровский комсомолец". На одном из этих самолетов летал в тыл врага дважды Герой Советского Союза А. И. Молодчий.

На средства учеников школы № 14 станции Сентяковка Северо-Донецкой железной дороги был построен бомбардировщик "Олег Кошевой" и по их просьбе вручен их земляку А. Молодому.

Примеру комсомольцев, молодежи и учащихся последовали многие организации, предприятия, колхозы различных районов страны. Трудящиеся станции Полотняный Завод Калужской облает на собранные средства построили самолет, на котором написали: "Не жить фашистским разбойникам!" - и вручили его земляку, штурману звена 5-го гвардейского полка Герою Советского Союза капитану Б. П. Гущину,который на нем совершил около 300 вылетов.

И таких примеров было очень много. Горячая всенародная поддержка воодушевляла фронтовиков на борьбу с захватчиками. На средства, собранные патриотами, ДА получила более 100 тяжелых бомбардировщиков, стоимость одного из которых равнялась стоимости 2-4 истребителей.

Передача самолетов происходила на авиазаводах, на фронтовых аэродромах представителями местных парторганизаций, печати, кинохроники, радиовещания. С восхищением и благодарностью будут вспоминать наши потомки подвиг тружеников тыла, которые, несмотря на трудности и лишения, сумели обеспечить нашу армию и авиацию всем необходимым.

Большую работу проводили политработники и по организации переписки авиаторов с тружениками тыла, с родными, семьями. В июне 1942 г. личный состав многих полков получил подарки от тружеников тыла. В 17-ю авиадивизию такие подарки пришли от рабочих, служащих, домохозяек и школьников Фрунзенского района Москвы. Сразу же в частях прошли митинги, на которых были приняты письма москвичам. Вот одно из них.

"Коллективу рабочих, работниц и техническому составу отделочного комбината фабрики им. Тельмана г. Москвы.

Дорогие товарищи!

Коллектив 751-го авиаполка шлет вам, героям труда, свой пламенный фронтовой привет и выражает сердечную

благодарность за те подарки, которые мы от вас получили.

Мы - люди фронта, шагая дорогой войны, водя в поднебесье свои тяжелые корабли и громя полчища фашистской армии на поле боя и в глубоком тылу, всегда чувствуем материальную заботу Родины, самоотверженных тружеников тыла о нас.

Вы верите в наш героизм, нашу стойкость и мужество в борьбе с фашистскими захватчиками, которые, вторгшись на нашу землю, задались целью поработить советский народ, фашистским сапогом раздавить нашу счастливую жизнь. Ваша уверенность вполне справедлива и подтверждается многочисленными примерами героических дней борьбы, в которых врагу нанесен сокрушительный удар, от которого он покатился от нашей столицы - Москвы, в которых развеян навсегда миф о непобедимой немецкой армии, как разбиты ее отборные дивизии. Мы верим в прочность и стойкость тыла, дающего все необходимое для фронта, для разгрома врага. Фронт и тыл, армия и народ нашей страны непобедимы. Мы не забываем о том, что враг еще силен, что, и катясь к неминуемой гибели, может натворить еще немало бед для нашей Родины. Мы даем вам слово чести советских воинов еще больше усилить наши удары по врагу, изо дня в день наращивая наш бомбовый залп.

Уходя в бой за нашу Родину, за советский народ, за великую ленинскую партию, мы призываем вас, дорогие товарищи, работать еще лучше, отдать все силы на помощь нашей Красной Армии. "Все для фронта, все для победы!" - этот лозунг должен пронизать сознание каждого из вас, честно работающих для дела быстрейшего разгрома гитлеровских полчищ. Общими силами мы одолеем врага. Победа будет за нами, порукой тому - нерушимое единство фронта и тыла, справедливость нашего общего дела. Смерть немецким оккупантам! Да здравствует наш героический советский народ! Да здравствует наша доблестная Красная Армия и ее гордость - героическая семья соколов дальней авиации!"{88}

По поручению личного состава 751-го полка письмо подписали: командир Герой Советского Союза майор В. Г. Тихонов; командир эскадрильи Герой Советского Союза капитан А. И. Шапошников; летчики и штурманы трижды орденоносцы: майор С. Урутин, А. Ломов, А. Хевиши, батальонный комиссар А. Чулков, капитаны: Н. Михалев, И. Дубяго, А. Кузнецов, П. Хрусталев, В. Решетников и еще 25 орденоносцев.

Большое впечатление произвело на авиаторов письмо солдат, опубликованное в газете "Комсомольская правда", адресованное девушкам, патриоткам тыла.

"Девушки! Хорошие, чудесные милые наши девушки! Мы знаем: трудно вам сейчас, очень трудно... Какими словами

выразить боль расставания. Как рассказать о дружбе, нити которой растянуты на тысячи километров! Если бы не фашисты, вы учились бы в школах, вузах, а после учебы ходили бы в парки, театры, кино и на каток. Мы не простили бы вам ни одной пропущенной лекции. Мы не позволили бы вам работать, по двое суток не выходя из цехов. Но сейчас нам не обойтись без ваших рук. Руки ваши, заботу, ласку мы чувствуем везде: в письме, в противотанковом патроне, в банке консервов, в моторе танка и самолета, в теплом полушубке. Красноармейское спасибо вам! После войны вернемся, погладим ваши маленькие руки. После войны долюбим, допоем, догуляем. А теперь надо работать и воевать..."

Политработникам приходилось заниматься и воспитанием советских граждан, освобожденных с временно оккупированной врагом территории, а также в какой-то степени "перевоспитанием" и гитлеровских солдат и населения Германии с помощью листовок и политических брошюр, сбрасываемых с самолетов.

В ночь на 28 февраля 1942 г. самолет капитана В. П. Строганова при выполнении задания был поврежден. Экипаж совершил посадку на территорий противника. Более трех месяцев авиаторы пробирались к линии фронта, прошли более 300 км в условиях весенней распутицы, много увидели чудовищных злодеяний фашистов. Две недели они находились партизанском отряде, в конце мая прибыли в родной полк.

В своих донесениях авиаторы сообщили много интересного, в том числе о значении листовок. Капитан Строганов писал: "На оккупированной территории наблюдал, что советскую листовку население с большой любовью собирает под заборами, выкапывает из-под снега и несет ее по домам. Прочтут сами, аесли неграмотные, - обязательно добьются, чтобы она была прочитана, и несут ее в следующий дом. Групповое чтение листовок носит массовый характер"{89}.

А вот что сообщил радист старшина Н. П. Макуха: "Вести с советской Родины, листовки, сброшенные нашими самолетами, помогают советским людям, находящимся в тяжелой неволе, узнать правду о жизни страны, о делах на фронте...

Сегодня, когда я пишу эти строки, вновь в моей памяти встают чудовищные злодеяния, творимые гитлеровцами. Запуганные зверствам крестьяне, на глазах у которых вешали, расстреливали и сжигали живыми парней, мужчин, девушек, замораживали с целью "экспериментов", чтобы потом написать в Берлин о русских морозах, младенцев в возрасте 5-2 лет. Голых их сажали на снег и поливали холодной водой, при этом засекали

время, за сколько минут погибнет ребенок... Сколько такими зверствами они погубил людей, переламывая, как полено, младенцев, закапывали еще живых людей в ямы или толкая их под гусеницы танков. Запрещали убитых по месяцу и больше хоронить.

Но все это не убило и иногда не убьет горячую веру в нашу советскую действительность, о которой рассказывали людям наши листовки, людям, подобно слепцам, живущим в подземелье, не видящим правды. Так живут люди, наши братья, сестры, отцы и матери, в деревнях Смоленской, Могилевской, Орловской и др. областей. В деревне Снопоток Орловской области были расстреляны 35 мужчин. Об этом рассказал нам в партизанском отряде чудом спасшийся молодой человек. Об этом нам рассказывали и женщины этой деревни, на пепелище которой мы побывали. Но у всех этих людей горят огнем радости и надежды глаза при звуках пролетающих над их головами наших воздушных кораблей.

Они ночью или рано утром выходят на улицы, с радостью слушают далекие разрывы артиллерии, по полям, опушкам леса, на улицах собирают листовки. С жадностью воспринимая каждое слово, напечатанное в них, со дня на день ожидают прихода советских войск.

Какое глубокое разочарование выражается у них на лицах, если они не находят листовок или те напечатаны на немецком языке"{90}.

В начале войны стратегическая воздушная разведка была недостаточно сильной. В то время Верховное Главнокомандование не имело самолетов для ведения стратегической разведки, и Генеральный штаб вынужден был эти задачи возлагать на экипажи ДА, которые выполняли их в самостоятельных полетах или попутно с нанесением ударов по объектам противника. Лишь в ходе войны были сформированы специальные разведывательные авиаполки стратегической разведки.

Воздушная разведка, проводимая ДА, занимала важное место в обеспечении боевых действий. Она дополняла другие виды разведки: войск и авиации фронтов, партизанских отрядов, агентурных групп. Только умелое использование всех видов разведки способствовало выполнению задач. По своему характеру и значению воздушная разведка подразделялась на стратегическую, оперативную и тактическую и наблюдение за полем боя, а по способу выполнения - на визуальную и фотографическую. Стратегическая разведка проводилась на глубину 500-600 км, оперативная на 100-300 км, тактическая - на

30-60 км.

Экипажи ДА осуществляли все три вида разведки. Особенно много они сделали для получения данных стратегического характера в интересах операций групп фронтов и Ставки. На четвертый день войны корпуса ДА получили указание от командования ВВС: "Самолеты, оборудованные фотоустановками, на боевые действия не высылать, а использовать для задач по фоторазведке". Через два дня 1-му и 3-му авиакорпусам последовало приказание выделить экипажи для ведения воздушной разведки с целью установить положение своих войск и противника в районах Гродно, Белосток, Бельск, Пружаны, Волковыск, Шяуляй, Вильнюс, Лида, Новгород, Барановичи, Слуцк; вскрыть основную группировку подвижных войск противника на минском направлении и передовые аэродромы на рижском, минском направлениях.

Экипажи-разведчики в течение ряда месяцев выполняли оперативно-стратегическую разведку по заданию и в интересах Ставки. Разведка проводилась днем, одиночными экипажами, с больших высот, без сопровождения истребителями. С осени 1941 г. разведка проводилась ночью. Экипаж мог при этом произвести полет скрытно, не подвергаясь интенсивному противодействию ПВО. Во многих случаях только благодаря ночной разведке командование имело возможность раскрыть замысел противника, производившего под покровом ночи перегруппировку войск для внезапного удара в новом направлении. Главными объектами ночной разведки являлись железнодорожные узлы, шоссейные и грунтовые дороги, переправы, аэродромы, войска в местах сосредоточения, колонны на марше и т. п.

С лета 1942 г. ДА систематическую разведку не проводила. В то же время ни один полет без нее не обходился. Все экипажи после возвращения с задания кроме боевого донесения представляли разведдонесение, в котором указывали все, что заметили в деятельности противника. Специальную разведку ДА проводила в тех случаях, когда отсутствовали свежие фотоснимки, позволяющие определить конфигурацию цели и ее величину, когда готовилась к самостоятельной операции и когда сведения, полученные от других видов разведки, вызывали сомнения.

Способы ведения разведки постоянно совершенствовались. Весной 1943 г. вышло "Руководство по воздушной разведке", которое давало рекомендации по ночному фотографированию. В эскадрильях были подготовлены постоянные экипажи фотоконтроля. Лучшим способом фотографирования считался плановый способ. Богатый опыт войны подтвердил возросшую

роль ночной разведки.

Штурманское обеспечение являлось одним из важнейших факторов повышения боеспособности частей, успешного выполнения задач, безопасности полетов. К сожалению, в первые месяцы войны оно было недостаточно организованно. Об этом свидетельствует увеличение случаев потерь ориентировки по сравнению с довоенным временем, и как следствие - бомбардирование порой случайной цели, невыход в заданный район и на свой аэродром, вынужденные посадки, аварии, катастрофы.

Для устранения недостатков был проведен ряд мероприятий. Приказом командующего ВВС Красной Армии от 10 сентября 1941 г. запрещались полеты на выполнение заданий без подготовки экипажа, в том числе без тщательной прокладки, изучения расчетных данных маршрута. Старшие штурманы эскадрилий, полков и дивизий были выведены из состава штабов и подчинены тем командирам, которые ставили им задачи и проверяли исполнение. Обстоятельнее стали проводить подготовку экипажей к действиям в сложных метеоусловиях и ночью; вновь восстановили систему подготовки штурманов эскадрилий и полков на высших курсах; введены маршрутные полеты в программу обучения курсантов летных школ; разработан ряд указаний и инструкций по штурманской службе; организован учет и анализ потерь ориентировки; ускорено формирование подразделений службы земного обеспечения самолетовождения (ЗОС); проведены учебные сборы помощников штурманов полков и дивизий ДА по радионавигации; организовано широкое использование широковещательных станций для самолетовождения. Выполнение этих и других мероприятий, несмотря на ухудшение метеоусловий в осенне-зимний период, сократило число потерь ориентировки в ноябре - декабре 1941 г. почти вдвое.

С организацией самостоятельной штурманской службы ДА под руководством главного штурмана полковника (с 1944 г. генерал) И. И. Петухова и его заместителя полковника В. И. Соколова значительно улучшилось штурманское обеспечение. Коллектив службы умело организовал работу, приобрел ценный опыт в обеспечении действий соединений. Вскоре сократились потери ориентировки и число случаев невыхода на цель, снизились вынужденные посадки, а также повысилось качество бомбардирования.

В целях улучшения подготовки штурманского состава частей и повышения меткости бомбардирования в ночных условиях и безопасности самолетовождения штурманской службой был

разработан ряд инструкций и памяток. Летом 1943 г. вышло в свет "Наставление по штурманской службе ВВС" (ИПС-43). В нем были изложены основы организации штурманской службы, способы, средства и порядок самолетовождения в различных условиях местности, погоды и времени суток.

С 1942 г. в частях проводилось широкое внедрение методов радионавигации. Летом 1943 г. штурманы получили инструкцию по службе земного обеспечения самолетовождения, в которой был обобщен опыт двух лет войны и даны рекомендации по использованию этих средств.

Когда экипаж не в состоянии был восстановить ориентировку, он руководствовался указаниями, изложенными в "Памятке летчика": "Ели экипаж потерял ориентировку и не уверен в том, что он находится на своей территории, командир самолета обязан взять курс на восток и лететь до полной выработки горючего, после чего выброситься на парашютах." Но многие экипажи не бросали самолет, часто производили посадку ночью в поле. В ходе войны навигационная подготовка авиаторов повышалась. Сокращались случаи потерь ориентировки. Если, например, в 1942 г. их было 210, то в 1945 г. лишь 62.

Потери ориентировки объяснялись сложностью навигационной обстановки (полеты ночью, одиночными экипажами, на дальние расстояния, на больших высотах) и недостаточной подготовкой молодых экипажей. Наибольшее количество потерь ориентировки отмечено в январе, что объясняется плохой погодой (снежные метели на севере и неустойчивая погода на юге). К тому же январь всех лет войны характеризовался активными боевыми действиями.

Потери ориентировки в основном происходили из-за халатности и недоученности летного состава. Последствия потери ориентировки характеризуются главным образом вынужденными посадками вне аэродрома с сохранением экипажей и самолетов. Потери личного состава были незначительными.

Основной задачей самолетовождения являлось обеспечение выхода на цель, точность которого также улучшалась.

Простейшим способом самолетовождения была компасная навигация. В ближних полетах точность ее была достаточна для выполнения задания. В дальних же полетах ошибка в счислении пути возрастала по мере увеличения протяженности маршрута. Для определения расчетного места самолетовождение по магнитному компасу применяли в комплексе с другими способами: визуальной пеленгацией, радионавигацией и астронавигацией.

Радионавигационные средства в годы войны прочно вошли в

штурманское обеспечение полетов. С помощью их выполняли полеты на дальние цели вне видимости земных ориентиров и небесных светил, производили бомбардирование по закрытой цели, выходили на свой аэродром. При этом учитывалось, что точность самолетовождения при использовании радионавигационных средств уменьшается с увеличением дальности. В дальнем полете, когда между самолетом и радиостанцией расстояние порой составляло тысячи километров, ошибка радиопеленгации достигала значительных размеров. В таких полетах надежным способом самолетовождения являлась астрономическая ориентировка, основное преимущество которой - независимость от дальности и продолжительности полета, видимости земных ориентиров. С увеличением высоты сокращались и помехи от влияния облачности. На больших высотах штурман имел возможность производить необходимые расчеты по небесным светилам. Умело сочетая различные способы самолетовождения, штурманы уверенно совершали дальние полеты в любой обстановке, в любое время суток.

Подготовка к ночным полетам требовала проведения многих мероприятий, облегчающих самолетовождение и бомбардирование. Часть этих мероприятий проводилась силами технического состава, который ежедневно следил за степенью яркости освещения кабин самолетов, заботясь о том, чтобы лампочки на приборных досках не ослепляли летчика и штурмана. Особое внимание уделялось подготовке радионавигационного и пилотажного оборудования самолета, особенно связной радиостанции. Не менее тщательно проверялось бомбовооружение.

Экипажи тщательно изучали конфигурацию линии фронта, характер района цели и расположение основных ориентиров в радиусе 40-50 км от нее, определяли направление захода, боевой курс, начало боевого пути, порядок работы над целью каждого члена экипажа. Изучение световых и других ориентиров в районе цели производилось по карте крупного масштаба, схемам, фотоснимкам. После этого летчик и штурман обязаны были на память нарисовать схему цели и расположение характерных ориентиров в радиусе 50 км от нее, знать маршрут, данные работы широковещательных и приводных радиостанций, радиомаяков, светомаяков и весь расчет полета (высоту по этапам, скорость, компасные курсы на всех участках).

Выход на цель осуществлялся по земным ориентирам, расчету времени, световым сигналам наземных войск, радиосредствам (приводим радиостанциям и пеленгаторам), сочетанием всех доступных способов.

С весны 1942 г. ответственность по вопросам бомбардирования была возложена на штурманскую службу. Авиаполки постепенно освоили бомбардирование с освещением цели. Разведка и доразведка особо важных целей стали обязательны, Стал производить бомбардировочные расчеты, учитывая характер цели и желаемый результат удара, и планировать распределение сил на весь период операций.

Эффективность бомбардирования непрерывно возрастала прежде всего благодаря улучшению работы штабов, умелому подбору бомб в зависимости от характера целей, внедрению новых образцов взрывателей, выбору целесообразных высот, способов удара и наряда самолетов, повышению подготовки штурманов экипажей и приобретению ими боевого опыта.

Служба ЗОС (земное обеспечение самолетовождения) зародилась незадолго до начала войны. Однако первое организационное оформление она получила лишь в августе 1941 г. Первоначально в ВВС Западного фронта была организована станция ЗОС № 1 с задачей обслуживания ночных полетов. В авиадивизиях, действовавших ночью, были приведены в порядок имевшиеся на самолетах радионавигационные приборы и в течение 10 дней проводились занятия со штурманами эскадрилий и полков. Все эти мероприятия позволили в первой половине сентября 1941 г. создать уж службу ЗОС ВВС Красной Армии - на каждом фронта было организовано 3-5 точек ЗОС, которые помогали экипажам ориентироваться ночью.

В целях улучшения работы службы ЗОС были сформированы отдельные роты. На Западном фронте были определены 3 трассы полетов из районов базирования частей ДА по направлению к фронту: северная, юго-западная и южная трассы. При полетах ночью и в сложных метеоусловиях широко применялись радионавигация и светомаяки, столь важные для ориентировки в условиях светомаскировки.

Прифронтовая полоса постепенно покрывалась сетью подвижных светомаяков, приводных радиостанций, радиопеленгаторов, оборудовалась наземными радиостанциями. Раньше других средств доказали свою эффективность светомаяки. Светомаячные средства ЗОС сыграли большую роль в обеспечении полетов экипажей над своей территорией.

Служба ЗОС не входила в штурманскую службу, действовала самостоятельно. В годы войны она помогла привести многие сотни экипажей на свои аэродромы.

Подразделения службы ЗОС в ходе наступательных операций своевременно перебазировались на новые направления и обеспечивали полеты экипажей бомбардировщиков.

Инженерно-авиационное обеспечение авиачастей осуществлялось инженерно-авиационной службой под руководством главного инженера ДА генерала И. В. Маркова и его заместителя генерала В. Г. Балашова. Много сил и энергии в организацию и налаживание четкой работы службы вложили и главные инженеры авиакорпусов генералы А. А. Белоусов, А. М. Аквильянов, М. А. Борискин, П. Т. Вирячев, И. К. Гаткер, И. У. Нечаев, А. В.Ушаков, Н. П. Андриевский, С. И. Ануров.

Инженерно-технический состав авиачастей своим героическим трудом вписал много славных страниц в историю Великой Отечественной войны.

На протяжении всей войны плечом к плечу с летным составом шли их верные боевые друзья - техники, механики, мотористы, прибористы, вооруженцы неутомимые труженики аэродрома, работавшие сколько требуется. Своим нелегким трудом они помогали летчикам ковать победу: восстанавливали поврежденные в боях и изношенные самолеты, готовили их к полетам, занимались рационализаторской и изобретательской работой. Высокое чувство воинского долга заставляло их трудиться часто до изнеможения. Иногда не хватало специалистов и одному неделями приходилось выполнять работу за двоих-троих. В трудных условиях - на полевых аэродромах, ночью, зимой в сильные морозы, снегопады, пургу, весной и осенью в грязь, ливневые дожди или летом в жару, под обстрелом артиллерии и бомбами - авиаспециалисты мужественно спасали боевую технику. Восстановление ее в кратчайший срок было делом чести каждого из них. Презирая опасность, рискуя жизнью, они выводили самолеты из-под огня, вводили в строй машины и за линией фронта, на партизанских аэродромах. К ним по праву можно отнести слова: "Мужество рождается и зреет в повседневных будничных дела!", "Кто в труде героем быть, умеет, гот героем будет и в боях".

Инженерный состав частей научился анализировать причины летных происшествий, учитывать дефекты, обобщать и анализировать их. Это позволяло определять характерные отказы техники, угрожавшие безопасности полета, и наметить мероприятия по их устранению.

Летом 1943 г. немецкая авиация пыталась блокировать основные аэродромы частей ДА. Чтобы улучшить управление экипажами со старта при взлете и посадке потребовалась передача по радио команд руководителя полетов. За неимением командных радиостанций были использованы основные связные радиостанции, а специалисты частей доработали электросхемы самолетного переговорного устройства. Для управления

экипажами в воздухе была установлена внутриэскадрильная связь, а также связь самолетов со стартом.

В первые 8 месяцев войны организовать полевой ремонт было очень трудно, так как части были почти не обеспечены средствами ремонта, а процент изношенных и поврежденных самолетов быстро возрастал. Дальняя авиация получила от ВВС 354 самолета, из них 146 неисправных, в том числе 72 находились на местах вынужденных посадок. Ставка приказала все неисправные самолеты привести в боеготовное состояние в течение месяца.

В результате ряда мероприятий и усилий инженерно-технического состава к указанному сроку был восстановлен 121 самолет и сданы на ремонтные базы 25.

Для поддержания техники на достаточном уровне боеготовности была организована система полевого ремонта. Первоначально в ее состав вошли 26 подвижных авиаремонтных мастерских (ПАРМ-1) и 7 технических команд по уборке и транспортировке поврежденных самолетов. С каждым годом число ремонтных подразделений возрастало. В 1943 г. имелось ПАРМ-1-65, техкоманд - 17, в 1944 г. ПАРМ-1-74, техкоманд - 16.

Объем работы увеличивался пропорционально росту самолетного парка. В то же время среднегодовой процент исправности самолетов возрастал. В 1943 г. он составлял 80%, в 1944 г. - 86%,в 1945 г. - 90,6%. Силами и средствами полевой ремонта с 1942 по май 1945 г. отремонтировано 51595 самолетов и 11653 двигателя. В 1944 г. отремонтировано самолетов в 5 раз больше, чем в 1942 г. К концу войны имелось уже 96 ПАРМ-1. Техническими командами дивизий отремонтировано за войну 4335 воздушных винтов и 3262 самолета. Большую помощь в организации полевого ремонта оказали заводские команды.

Таким образом, полевые ремонтные подразделения выросли в мощную организацию, способную выполнять разнообразные виды ремонта техники. Несмотря на трудности, они свою задачу по обеспечению быстрого некачественного ремонта самолетов в полевых условиях выполнили.

До марта 1943 г. у ДА не было своей стационарной ремонтной сети. Восстановительный ремонт авиатехники производился в мастерских ВВС округов, воздушных армий, за счет имевшейся у них излишней производственной мощности. При такой системе ремонт техники ДА проводился часто в последнюю очередь, сроки затягивались.

Постановлением ГКО от 15 марта 1943 г. из ВВС были переданы в состав ДА 16 авиамастерских - 10 стационарных, 2 подвижных железнодорожных и 4 школьных, которые находились

на значительном удалении от аэродромов базировать частей. Кроме того, из 16 авиамастерских только 10 специализировались на ремонте состоявших на вооружении ДА самолетов. Несмотря на эти трудности, ремонтная сеть за два года отремонтировала 10023 авиадвигателя и более 2060 самолетов.

Изобретательская и рационализаторская работа являлась неотъемлемой частью повседневной деятельности инженерно-технического состава частей. Это объясняется прежде всего тем, что в начале формирования ДА получила самолетный парк с невысоким процентом исправности. В то же время от должна была действовать ночью, на предельном радиусе. Для выполнения этой задачи пригодны были самолеты ТБ-7 и часть Ил-4. Первых производилось крайне мало, а последние требовали модернизации в целях увеличения дальности.

Основными направлениями модернизации самолетов являлись: увеличение радиуса действия Ил-4, бомбовой нагрузки и мощи стрелкового вооружения; переделка транспортных самолетов Ли-2 в бомбардировщики; приспособление всех самолетов к полетам ночью и в сложных метеоусловиях; конструктивное улучшение машин; оборудование их приспособлениями, облегчающими условия зимней эксплуатации в различных районах, от Заполярья до Закавказья; организация полевого ремонта и обеспечения дефицитными расходными деталями. Для решения этих проблем была развернута широкая изобретательская и рационализаторская работа под девизом: "Рукой победишь одного, а головой тысячи". Результаты не замедлили сказаться. Только в 1943 г. в частях было внесено около 900 рационализаторских предложений, способствовавших повышению боеготовности и модернизации самолетов. 18 предложений были переданы в авиапромышленность и внедрены в серийное производство, 4 из них имели государственное значение, а 2 были взяты под контроль ГКО (ремонт воздушных винтов, регенерация отработанного авиамасла).

Был предъявлен промышленности образец самолета Ил-4 с двумя подвесными бензобаками емкостью по 325 литров каждый и двумя дополнительными масляными баками по 70 литров. По этому образцу заводскими бригадами и силами технического состава полков к маю 1942 г. было переоборудовано несколько сот Ил-4, а промышленность внедрила его в серийное производство. Дальность увеличилась на 450-480 км, что позволило наносить удары по глубокому тылу противника.

Обобщение опыта полетов на дальние цели показало, что Ил-4 имел следующие недостатки: большие колебания в расходе горючего вследствие неправильной регулировки карбюраторов и

их автоматики, что отражалось на дальности полета, слабый подогрев воздуха, подаваемого в карбюратор, и как следствие этого отказы в работе в зоне обледенения; плохая маскировка самолетов в воздухе из-за отсутствия пламегасителей на выхлопных патрубках двигателей, наличие голубой окраски нижней поверхности фюзеляжа и плоскостей, дающей световое отражение в лучах прожекторов; устаревшие пулеметы.

За несколько месяцев рационализаторы помогли ликвидировать все эти недостатки. Так, старший инженер полка 113-й дивизии майор С. Н. Дороговании разработал конструкцию пламегасителей, сделанных из подсобных материалов. Вскоре они были поставлены на все самолеты, а затем стали изготовляться промышленностью. В башне стрелка-радиста был установлен крупнокалиберный 12,7-мм пулемет. Нижние поверхности самолетов были окрашены черной краской, не дающей отражения в лучах прожекторов.

Продолжительность полета с подвесными бензобаками увеличилась от 40 до 80 минут, а летчик комиссар А. П. Чулков увеличил продолжительность полета на 1 час 38 минут. Старший инженер 17-й дивизии майор М. П. Петросян сконструировал систему подогрева карбюраторов двигателей, что избавило их от обледенения на больших высотах и в осенне-зимних условиях.

В связи с недостатком бомбардировщиков Ил-4 в начале 1942 г. по предложению инженеров было проведено переоборудование транспортного самолета Ли-2 под вариант бомбардировщика с наружными бомбодержателями, обеспечивающими подвеску бомб до 1000 кг. На правом сиденье установлен прицел и электросбрасыватель бомб, оборудована кабина штурмана. Испытания, проведенные в частях, показали хорошие результаты. По представлению Военного совета ДА ГКО принял решение о переоборудовании всех Ли-2, а также о внедрении их в серийное производство, оснащенными бомбардировочным и стрелковым вооружением.

Уже к середине 1942 г. численность боевых машин увеличилась на 160-180. В дальнейшем рост самолетного парка достигал до 40 единиц в месяц сверх поступавших Ил-4. Эти мероприятия позволили в кратчайший срок сформировать новые полки, а также перевооружить части, имевшие на вооружении устаревшие ТБ-3. С 1943 г. на долю бомбардировщика Ли-2 приходилось до 30% самолетного парка.

При участии рационализаторов в серийное производство были внедрены: на всех самолетах система заполнения бензобаков нейтральным газом, что сократило число пожаров и взрывов при попадании в баки пуль и осколков снарядов;

электротермический антиобледенитель передних кромок крыльев, киля и стабилизатора. На группе самолетов Ли-2, выполнявших спецзадания, установили дополнительные внутрифюзеляжные бензобаки. Дальность увеличилась почти в два раза, а продолжительность полета достигла 10 часов.

Зимой 1942 г. наблюдались случаи потери радиосвязи с бомбардировщиками вследствие обрыва антенн при их обледенении. Но и здесь победила рационализаторская смекалка. Инженер-капитан Н. И. Шведенко (45 ад) предложил установить антиобледенительные колпачки на изоляторы и резиновые амортизаторы в задней части горизонтального луча антенны.

Для повышения обороноспособности Ил-4 стал необходим четвертый член экипажа, стреляющий из нижней люковой установки. Силами техников полков был поставлен дополнительный пулемет, четвертые абонентные аппараты связи, кислородные приборы.

В начале войны организация ремонта воздушных винтов была сложной и трудно разрешимой проблемой. Существовавшая в то время сеть ремонтных предприятий (при авиазаводах) не обеспечивала даже минимальных потребностей. Значительная удаленность этих предприятий от полков диктовала необходимость иметь в каждой дивизии запас воздушных винтов. В связи с этим в июле 1942 г. на одном тыловом аэродроме была построена по предложению механика Н. А, Жданова передвижная винтовосстановительная мастерская (ПВВМ). Ее производительность вначале была невысокой - в день до 3 винтов. Вскоре се передали в серийное производство. В середине 1943 г. уже действовали 27 таких ПВВМ, а к концу года они отремонтировали 1757 винтов.

Летом 1942 г. по инициативе технического состава была начата регенерация отработанного авиамасла. В ходе первого года войны большая часть его пропадала, только незначительное количество сдавалось в автопарки. Инженер С. М. Бернштейн сконструировал полевую подвижную регенерационную установку на базе водомаслогрейки производительностью до 40 литров в час. Через год было уже построено три стационарных регенерационных станции производительностью от 100 до 150 т масла в месяц каждая. К весне 1944 г. было регенерировано около 500 т авиамасла.

По предложению офицеров 18-го гвардейского авиаполка Б. Г. Бычкова и Л. Б. Горянского была внедрена в эксплуатацию универсальная система подъема и демонтажа бомб на самолете, обеспечивающая безопасность и сокращение времени при работе в 3-4 раза.

В рационализаторском движении приняли участие тысячи авиаторов. Для централизованного руководства им в начале 1943 г. при штабе ДА было создано отделение, которое занималось учетом предложений, поступавших из частей, подготовкой и изданием информационных сборников и кратких аннотаций зарегистрированных предложений. Вскоре состоялась конференция актива рационализаторов и изобретателей и издан "Сборник рационализаторских предложений". В эскадрильях были выделены опытные офицеры-организаторы, а в авиаполках и дивизиях созданы комиссии по рационализаторской работе. За годы войны фронтовым умельцам выдано 40 авторских свидетельств на изобретения и усовершенствования, часть предложений была направлена для реализации в промышленность.

Работа рационализаторов получила высокую оценку: 114 человек были удостоены правительственных наград, 47 - ценных подарков, 1070 благодарностей. Издано 17 темников, проведено 250 заседаний комиссии, 76 совещаний рационализаторов, 59 конференций, опубликовано в газетах 195 статей, организовано 48 выставок.

От степени достоверности и своевременного доведения сведений о состоянии и прогнозе погоды во многом зависел успех бомбардировщиков. В первые месяцы войны вся система метеослужбы в западной части страны была нарушена. От союзников продолжительное время сведений о погоде не поступало. С марта 1942 г. при штабе ДА была организована самостоятельная метеослужба, которая занималась метеорологическими и аэрологическими наблюдениями, разведкой и прогнозом погоды, метеоинформацией. Синоптики занимались централизованным и оперативным сбором метеоданных и быстро сообщали их экипажам, особенно при возвращении их из района цели, при ухудшении погоды.

В начале войны, как правило, перед вылетом бомбардировщиков проводилась разведка погоды почти во всех полках и дивизиях, в последующем от корпуса выделялось 2-3 экипажа. При этом разведка погоды "на себя" подразделялась на предварительную, проводимую за 8-12 часов до вылета бомбардировщиков, и непосредственную, чтобы к моменту вылета иметь данные о погоде по маршруту и в районе цели. При необходимости выполнялась доразведка погоды.

На разведку вылетали наиболее опытные экипажи, зачастую с офицерами метеослужбы на борту. Метеорологическая подготовленность экипажа - не только его личное дело. Слабо знающий метеорологию командир корабля или штурман были

порой виновниками невыполнения задания.

Большую помощь в метеообеспечении оказывали данные метеоспециалистов, находящихся в партизанских отрядах. Конечно, ошибки в прогнозе погоды были неизбежны, особенно по высоте облаков и видимости. Поэтому были случаи невыполнения задания по условиям погоды, а также аварии, вынужденные посадки, потери ориентировки.

Большинство полетов выполнялось в сложных метеоусловиях. От экипажей требовались исключительная выдержка, высокое самообладание и умение в облаках, тумане, снегопаде, ливневом дожде, в грозовых разрядах управлять тяжелым кораблем. Особенно неприятны и крайне опасны полеты в грозовых облаках. Порой не одно грозовое облако, а протянувшийся на сотни километров грозовой фронт стеной вставал на пути корабля. Но экипажи стремились выполнить приказ Родины, нанести удар по врагу. Тяжелые самолеты швыряло, как щепку, ураганный ветер сменялся дождем и мокрым снегом, электрические разряды на деталях самолета выводили из строя приборы и радиостанции.

Были случаи, когда конструкция бомбардировщика не выдерживала колоссальной нагрузки в грозовых облаках, и он разваливался. Некоторым удавалось спастись на парашютах. Так, например, случалось с В. В. Решетниковым, А. Кузнецовым, И. Душкиным.

Несмотря на все трудности в обеспечении авиаторов сведениями о состоянии погоды на огромной территории, специалисты метеослужбы ДА с поставленными задачами справились.

Органы тыла проделали огромную работу, обеспечивая в больших масштабах действия боевых авиачастей. Начиная с 1941 г. они четырежды изменяли и улучшали свою организационную структуру (РАБы, БАО, корпусная система и снова РАБы).

В летне-осенней кампании 1941 г. система тылового обеспечения хотя и была еще несовершенна и не отвечала требованиям обстановки, но тем не менее в полках не было случаев срыва вылета на задания из-за отсутствия горючего или бомб. В условиях частого перебазирования и аэродромного маневра система тыла, опирающаяся в то время на территориально неподвижные РАБы и БАО, себя не оправдала. За первые 4-5 месяцев войны полки ДА перебазировались до семи раз. Следовательно, семь раз менялись и БАО, что отрицательно сказывалось на темпах и качестве обеспечения полков. РАБы свою основную задачу - подготовку аэроузлов - выполняли с трудом, в результате новые аэродромы часто осваивались в процессе боевых действий. В октябре 1941 г. состоялось решение о необходимости закрепления БАО за авиаполками. В отличие от фронтовой авиации ДА до конца войны имела свою автономную службу тыла. БАО были подчинены командиру авиадивизии. Каждый полк обслуживал один БАО. Такая организация тыла себя оправдала.

Управление тыла ДА под руководством генералов А. И. Любимова (до апреля 1944 г.) и В. Н. Власова прежде всего обеспечивало авиачасти основными, запасными и ложными аэродромами. Подготовка огромного числа аэроузлов представляла собой сложный и трудный процесс и включала: систематическую подготовку необходимого количества аэродромов для базирования соединений, создание системы КП и узлов связи, постройку землянок для летного и технического состава, столовых, складских помещений, дорог и кабельных телеграфно-телефонных линий, завозку емкостей и создание запасов горюче-смазочных материалов, бомб, снарядов, патронов и т. д.

Из-за постоянной угрозы ударов вражеской авиации по аэродромам приходилось строить многочисленные дерево земляные капониры для укрытия самолетов.

Дальняя авиация является одним из дорогостоящих видов авиации. Каждый боевой вылет сопряжен с большим расходом средств и сложностью обеспечения. Поэтому в ходе войны боевое

напряжение авиачастей строго лимитировалось расходом материальных средств, и главным образом горючего.

Расход горюче-смазочных материалов достигал внушительных показателей. Только один самолет ТБ-3 за час полета сжигал 640 кг бензина, а Ил-4-320 кг. Если к концу 1943 г. вес одной заправки горючим только боевых самолетов ДА составлял 4775 т, то в конце войны он достиг 7299 т{91}.

В ходе войны органы тыла значительно выросли, окрепли и своевременно обеспечивали авиаполки. Общий масштаб работы тыла ДА с апреля 1942 г. по май 1945 г. характеризуется следующими данными: израсходовано авиабомб общим весом более 205000 т (22934 вагона). Так, только в Курской битве было израсходовано 6000 вагонов бомб. Общий объем железнодорожных перевозок составил 203070 вагонов (в двухосном исчислении), автотранспортом перевезено около 5 000 000 т различных грузов{92}. В среднем одному БАО в течение суток приходилось обеспечивать 18 боевых и 30 небоевых самолетовылетов. Для этого требовалось подвезти к самолетам 18 т бомб и 42 т горючего. Автомобильный и спецтранспорт одного БАО за сутки перевозил в среднем до 150 т грузов при общем пробеге до 1800 км.

В целом с задачами материально-технического обеспечения тыл ДА справился.

Самоотверженный труд специалистов авиационного тыла был по достоинству оценен. Многие подразделения тыла были удостоены гвардейского звания и боевых наград. Сотни офицеров, сержантов и солдат службы тыла были награждены орденами и медалями.

Глава шестая.

Вклад в великую победу

Итоги боевых действий. Подвиги летного и технического составе,. Гвардия дальней авиации. Награждения отличившихся.

В ходе Великой Отечественной войны дальняя авиация действовала как основная ударная сила Военно-Воздушных Сил, как дальнобойное средство Ставки Верховного Главнокомандования. Главные ее усилия были направлены на выполнение трех основных задач: борьба с перевозками, стратегическими и оперативными резервами и авиацией путем даров по железнодорожным объектам и аэродромам; бомбардирование войск на поле боя; удары по глубокому тылу противника.

Для выполнения этих задач было израсходовано 2 269 028 бомб. В результате враг потерял сотни танков, самоходно-артиллерийских установок, орудий, минометов, военных

кораблей, транспортов, самоходных барж, портов, баз, различных складов, автомашин, вагонов, паровозов, большое количество других видов техники, а также много солдат и офицеров.

Ни одна сколько-нибудь значительная операция наших войск не обходилась без участия ДА. В летописи войны хранится немало волнующих документов ярких свидетельств неоценимой шомощи, оказанной сухопутным войскам, морякам, партизанам. Командиры общевойсковых соединений, старшие морские начальники, партизанские руководители высоко оценивали результаты действий ее экипажей, не раз благодарили их за отвагу, инициативу и умелые действии.

В отличие от наземных войск и даже фронтовой авиации ДА интенсивно выполняла боевые задачи и в период оперативных пауз. Она являлась мощным и мобильным средством непрерывного воздействия по врагу в течение всей войны и внесла весомый вклад в разгром основных сил ВВС фашистской Германии.

Дальняя авиация громила врага непрерывно и на всех фронтах - от Заполярья до Закавказья. Боевые возможности, активность и мощь ее ударов неуклонно возрастали. Из года в год, от операции к операции увеличивалось число бомбардировщиков и среднемесячное количество самолето-вылетов, накапливался боевой опыт, росло мастерство ее экипажей.

В то же время немецкая бомбардировочная авиация не выдержала состязания с нашей ДА. Перейдя к оборонительным действиям, она снизила свою активность и не могла оказывать былой поддержки наземным войскам и воздействовать на объекты советского тыла. Понеся тяжелые потери, она так и не смогла восстановить свою ударную силу.

Дальняя авиация совершила около 220 тыс. самолето-вылетов, что составляет 5,6% от самолето-вылетов всех ВВС, сбросила на врага 205 тыс. т бомб, или 29,5% от всех, сброшенных советской авиацией за годы Великой Отечественной войны.

По роду выполняемых задач самолето-вылеты ДА распределяются следующим образом: на уничтожение войск противника - 88 901, на срыв железнодорожных перевозок - 67 278, на удары по аэродромам - 20 519, на десантирование войск и грузов - 25 747, на удары по глубокому тылу врага и морским объектам - 13 268, на воздушную разведку и выполнение прочих заданий - 4075 вылетов{93}.

Личный состав ДА в ожесточенных боях продемонстрировал образцы ратного умения, доблести, мужества, храбрости и

массового героизма. Он по праву гордился своим вкладом в дело победы, с честью и достоинством выполнил долг защитников Отчизны.

По всему миру разнеслась легендарная слава о советской ДА. Почти ежедневно в течение всей войны Совинформбюро сообщало о ее ударах на разных участках советско-германского фронта. Силу ударов ее экипажей враг испытал в тылу и на фронте. Это их с цветами и слезами радости встречали жители многих городов нашей Родины и за ее пределами - в Варшаве и Софии, Будапеште и Праге. Именами героев дальней авиации названы улицы, школы, заводские бригады, пионерские дружины, колхозы. Им посвящены песни, стихи, книги. Слава героев бессмертна. Их дела зовут молодых авиаторов к новым высотам боевого мастерства.

Трудной была дорога войны. Но ненависть к врагу и любовь к Отчизне побуждала экипажи совершать порой по нескольку вылетов в ночь, сражаться без сна и отдых:а. Советские авиаторы проявили массовый героизм.

Летчики ДА, как и других родов войск советской авиации, доказали, что по своему морально-политическому состоянию, стойкости, выносливости, упорству они непревзойденная сила. Ни в одних ВВС иностранных государств не было подобного массового героизма. Массовый героизм проявляли эскадрильи, полки, дивизии. Так, только в 10-м гвардейском авиаполку выросло 30 Героев Советского Союза, в 11-й гвардейской авиадивизии - 30 Героев, трое из которых удостоились этого звания дважды, а во 2-м гвардейском авиакорпусе 77 Героев. Всего же страна знает около 300 Героев Советского Союза воспитанников дальней авиации.

Многие экипажи стали экипажами Героев, где летчик и штурман были удостоены этого высокого звания. Например, В. Г. Тихонов и В. И. Лахонин; А. И. Молодчий и С. И. Куликов; В. Н. Осипов и Г. А. Лущенко; П. А. Таран и А. П. Карпенко; А. И. Шапошников и М. Н. Алексеев; Э. К. Пусэп и А. П. Штепенко; Д. И. Барашев и В. В. Сенько; И. Т. Вдовенко и Н. В. Гоманенко; Д. З. Тарасов и Б. Д. Еремин; В. А. Борисов и И. И. Кинь-дюшев; И. П. Курятник и В. Ф. Рощенко; П. П. Радчук и П. П. Хрусталев; И. И. Даценко и Г. И. Безобразов; И. И. Кирсанов и А. Д. Торопов; П. Н. Тананаев и Л. П. Грошев; С. Л. Левчук и Б. И. Шестернин; Г. Ф. Баженов и П. Ф. Сиволапенко и другие.

Служили два брата, два капитана, два штурмана Паничкины в соседних полках - 18-м и 19-м гвардейских. В один день 26 июня 1941 г. начали они боевые действия и в один день закончили братья войну над Берлином. Каждый совершил более 250 боевых вылетов. Одним Указом Президиума Верховного Совета СССР

удостоены они звания Героя Советского Союза. В один день в 1959 г. оба ушли на заслуженный отдых. Михаил Степанович и Николай Степанович Паничкины работают ныне в народном хозяйстве на Украине.

В предвоенные годы советская молодежь часто повторяла слова полюбившейся песни: "Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой". Священная война за честь и независимость Родины, за свободу угнетенных народов Европы со всей очевидностью подтвердила истину этих слов. Однако война была и жестоким испытанием для каждого бойца. Многочасовые полеты ночью, в сложных метеоусловиях и при сильном противодействии средств ПВО врага были строгими судьями. Небо войны признавал" только физически закаленных, выносливых, отлично подготовленных, сильных духом авиаторов. Жизнь летчика на войне - это упорная, непрерывная учеба, тяжелый, порой изнурительный и опасный труд, постоянно высокий моральный дух, геркулесова стойкость, сила, упорство, преданность Родине. В годы войны команда на подвиг не подавалась, она диктовалась высоким сознанием, чувством долга патриота.

Герои дальней авиации, как и всея советской авиации, пламенные патриоты, владеющие военными знаниями, вступившие в вооруженную схватку с врагом рядовыми летчиками или командирами подразделений, сумели с честью пройти через все преграды, трудности и испытания и стать воинами высокого класса, составить основное ядро, костяк авиаполков.

Почти 4 года - 1417 дней - длилась жестокая война. Это были 47 месяцев напряженной боевой деятельности. Во многих авиаполках порой никаких особенных событий не происходило, никто, казалось, не совершал подвигов. А между тем подвигов, на первый взгляд незаметных, совершалось много ежедневно и даже ежечасно.

"На фронте ничего существенного не произошло" - такими короткими фразами нередко начинались сводки Совинформбюро. Но эти слова, не означали затишья, бездействия на фронте. Порой даже во время оперативной паузы для войск части ДА наносили удары по врагу, проявляя примеры подвига.

Герои-летчики находились в авангарде бойцов. Их жизнь и результаты боевых полетов доказывают, что подвиг советского летчика - это не акт отчаяния и не проявление "большевистского фанатизма", как утверждали некоторые буржуазные историки. Советский героизм - это прежде всего осознанное действие, в основе его лежит высокое чувство патриотизма и любви к Родине.

Сотни бессонных напряженных ночей провели авиаторы на бомбардировщиках в воздухе - сотни поединков со смертью. Но чтобы в этом поединке одержать победу, далеко не достаточно проявить только храбрость и выдержку, находчивость и хладнокровие. Нужно еще всесторонне знать самолет, аэронавигацию, тактику и умело их применять. Сколько надо иметь напористости, знаний и умения, силы воли и выносливости, чтобы совершить 400 боевых вылетов, уничтожить более 70 самолетов, много живой силы, техники и боеприпасов врага, как это сделали сибиряк дважды Герой Советского Союза С. И. Кретов или прославленный летчик А. И. Молодчий, совершивший 311 боевых вылетов и налетавший 600 тыс. километров. Это почти 15 витков вокруг Земли по экватору. Четыре раза его бомбардировщик был поврежден артиллерией и истребителями, но он не оставил его. Или украинец П. А. Таран, совершивший 386 вылетов, прошедший с первого и до последнего дня всю войну в боях, не получив ни одного серьезного ранения или контузии. Скромный, застенчивый штурман дважды Герой Советского Союза В. В. Сенько совершил 430 вылетов и по праву считается выдающимся мастером самолетовождения и меткого бомбардирования. Герой Советского Союза В. И. Масленников совершил 446 вылетов, а "партизанский" летчик Б. Г. Лунц - более 400. Для таких результатов явно мало одной лишь храбрости, недостаточно и "военного счастья", бесспорно, нужно еще отличное владение самолетом, проникновение во все тайны летного мастерства. Все эти качества были у Героев. Многие из них в критические моменты войны, ночью, в сложных метеоусловиях совершали в месяц до 30-35 вылетов с повышенной бомбовой нагрузкой.

Массовый героизм, презрение к смерти были характерны для летчиков многих национальностей.

Личный состав по праву гордится тем, что именно Н. Ф. Гастелло, воспитанник ДА, в первые дни войны первым совершил огненный таран. Аналогичные подвиги только в частях ДА повторили шесть экипажей, а в ВВС более 330 летчиков.

Впервые Н. Ф. Гастелло довелось встретиться с врагом в районе реки Халхин-Гол. Когда он прибыл к месту боевых действий, ему предложили совершить ознакомительный полет в экипаже комиссара полка М. Ююкина. Над целью их самолет был подожжен зенитным снарядом. Военком дал команду экипажу оставить самолет, а горящий бомбардировщик направил в батарею врага и ценой собственной жизни уничтожил ее. Подвиг комиссара глубоко запечатлелся в сердце Гастелло.

Много ночей подряд водил старший лейтенант Гастелло

бомбардировщик ТБ-3 в оперативный тыл японцев, тяжелыми бомбами уничтожал склады, войска, оборонительные сооружения. Осенью 1939 г. он принимал участие в освобождении западных областей Украины и Бессарабии, совершил несколько вылетов на выброску десанта. Затем участвовал в боях на Карельском перешейке. За боевые успехи он был награжден орденом Красной Звезды.

К лету 1941 г. Гастелло освоил Ил-4. "Что бы ни ждало нас впереди, говорил он незадолго до войны, - все пройдем и выдержим. Никакой буре нас не сломить, никакой силе не сдержать! Если разразится война, если враг посмеет напасть на нашу священную землю, мы огненной стеной спалим его. Но если будет нужно, за Родину мы отдадим жизнь". 207-й бомбардировочный авиаполк, в котором он служил командиром эскадрильи, базировался в полосе главного удара врага.

В первые три дня войны его эскадрилья совершила пять вылетов. Прорываясь сквозь стену огня зениток и истребителей, экипажи метко сбрасывали бомбы на фашистские танковые колонны, аэродромы. 24 июня на КП полка приняли радиограмму: "Задание и контрольное фотографирование выполнил. Имею два прямых попадания снарядов. Лишился радиоприема, могу только передавать. Правый мотор недодает оборотов. Постараюсь дойти..." И Гастелло дошел. Лишь богатый летный опыт и выдержка позволили ему довести поврежденный самолет до аэродрома.

Он был не только опытным летчиком и командиром, умеющим уничтожать фашистов бомбами, он неплохо владел и стрелковым оружием. За два дня до гибели он продемонстрировал свое умение. Вражеский самолет выскочил из-за леса и обстрелял наш аэродром. Гастелло, находясь около бомбардировщика, вскочил в кабину радиста и дал пулеметную очередь по врагу. Машина загорелась и совершила посадку в поле, экипаж был задержан. Это были опытные летчики дальнего разведчика. Командир экипажа - участник боев в Испании и Франции, имел два ордена. В его портфеле находились новейшие летные карты с обстановкой вплоть до Урала.

На пятый день войны, 26 июня, авиаполк получил задание нанести удар по танковой колонне, двигавшейся по дороге Молодечно - Радошковичи. Первым вышло на цель звено Гастелло в тот момент, когда колонна после ночного перехода остановилась на заправку. Несмотря на яростный огонь с земли, экипажи сбросили несколько бомб. Разбегавшихся гитлеровцев расстреливали из пулеметов.

Авиаторы совершили второй заход. Снова бомбы достигли

цели. Но в самолет Гастелло угодило два снаряда. Соседние экипажи старшего лейтенанта Н. Воробьева и лейтенанта П. Рыбова находились рядом и видели, какие усилия предпринимал их командир для спасения экипажа. Огонь быстро распространялся по самолету. Попытки летчика сбить пламя оказались безуспешными. Языки огня прорвались в кабину. Продолжать полет стало невозможно. Экипаж мог выброситься с парашютом, но это означало плен. Мужественные воздушные бойцы приняли другое решение. Они предпочли умереть в бою, но не сдаться врагу. Гастелло повел самолет в последнюю атаку. Подобно раскаленной комете, оставляя за собой длинный хвост пламени, стремительно несся к земле краснозвездный бомбардировщик. Управляемый твердой рукой патриота, он вошел в пикирование и с работающими двигателями врезался в скопление вражеской техники. Раздался громовой взрыв. Горели и взрывались танки, бензоцистерны, автомашины. Враг дорого заплатил за жизнь героического экипажа.

Героическую судьбу Н. Ф. Гастелло разделили его боевые друзья комсомольцы - штурман лейтенант А. А. Бурденюк, помощник штурмана лейтенант Г. Н. Скоробогатый и воздушный стрелок младший сержант А. А. Калинин. Это был сработанный, дружный многонациональный экипаж: командир - белорус, штурман - русский, помощник штурмана - украинец, стрелок - ненец. Все они в совершенстве владели своей специальностью. Свою жизнь, до последнего дыхания, они отдали Родине и, даже умирая, разили врага.

Подвиг экипажа Гастелло служил в годы войны для миллионов воинов примером мужества и отваги, звал их на героические дела. Имя Гастелло стало символом бесстрашия, храбрости, незнания страха в боях, готовности сражаться с врагом до полной победы, презирая смерть.

Прославленный летчик дважды Герой Советского Союза А. И. Молодчий в июле 1941 г. сделал такую запись: "Если мне суждено пасть в боях за Родину, я хотел бы встретить смертный час, как капитан Гастелло". Один из друзей легендарного летчика, Герой Советского Союза Ф. Н. Орлов, в те дни проникновенно написал: "Я держу штурвал, который передал мне из рук в руки капитан Гастелло. От летчика Гастелло не осталось на земле и пепла. Огнем своей яростной смерти он сжег скопище врагов и сам сгорел, разжигая огонь, которому светить в веках, греметь в торжественных песнях и сиять в детских сердцах..."

Н. Ф. Гастелло навечно зачислен в списки личного состава одного из авиаполков. Его именем названы школы, пионерские дружины, улицы. На месте его подвига воздвигнут памятник.

Память о Гастелло, его традиции свято хранят авиаторы, особенно летчики дальней авиации. За беспримерный подвиг Н. Ф. Гастелло удостоен звания Героя Советского Союза, а члены экипажа награждены посмертно орденами.

Техник самолета героического экипажа Н. П. Грошев после гибели боевых друзей подал рапорт с просьбой о зачислении в училище летчиков. Просьба была удовлетворена. Закончив курс обучения, он стал храбрым летчиком-штурмовиком. Немало подвигов совершил Грошев, мстя врагу за смерть своих товарищей. В 1945 г. он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Со временем многое устаревает, в том числе и боевая техника, и отдельные элементы военного искусства, особенно тактика. Но не стареют, не утрачивают свою силу боевые традиции. Вырос сын легендарного Гастелло и пошел по стопам отца, накрепко связав свою жизнь с авиацией. Окончил военное училище, военно-воздушную академию, адъюнктуру. Ныне кандидат технических паук полковник-инженер Ю. Н. Гастелло продолжает службу в ВВС. Специальность военного летчика стала наследственной и в семье дважды Героя Советского Союза А. И. Молодчего. На смену отцу в кабину боевого самолета сел и уверенно взлетел в просторы пятого океана его сын Вячеслав.

Сыновья заступают на смену отцам, наследуют их боевую славу, традиции, принимая их как драгоценный дар, оплаченный тысячами жизней отважных бойцов.

Не успело еще остыть пламя огненного тарана Гастелло, а на соседнем Юго-Западном фронте аналогичный подвиг совершил экипаж воздушного корабля лейтенанта Д. З. Тарасова. 27 июня 21-й авиаполк получил задачу задержать продвижение фашистской танковой колонны в районе Львова. На ее выполнение группами по 8 самолетов без сопровождения истребителей вылетели 24 экипажа. Через четыре часа они подошли к району Сокаль, где были встречены зенитным огнем. Выйдя из зоны огня, были атакованы 20 истребителями. Бой продолжался 15 минут. Враг потерял четыре Ме-109, но и многие бомбардировщики были серьезно повреждены, три воздушных стрелка тяжело ранены, а сержант Н. И. Кручинин с перебитыми ногами не оставил пулемет и продолжал отражать яростные атаки.

Бомбардировщик лейтенанта Тарасова загорелся. Экипаж не оставил самолет, а довел до цели, сбросил бомбы, после этого направил его в колонну танков. Все члены экипажа погибли смертью храбрых{94}. Так тогда доносило командование полка. Оно не знало, что один из членов экипажа, радист сержант С.

Ковальский, сумел спуститься на парашюте. Орден Красного Знамени, которым он был награжден посмертно, ему был вручен через 25 лет. За героический подвиг лейтенант Д. З. Тарасов и штурман лейтенант Б. Д. Еремин удостоены звания Героя Советского Союза, а воздушный стрелок ефрейтор Б. Капустин ордена Красного Знамени посмертно.

5 июля 1941 г. немецкие войска, захватив на северном берегу реки Березина (район Борисова) плацдарм, пытались расширить его, а затем развивать наступление на Смоленск - Москву. Перед частями ДА командование фронта поставило задачу - преградить путь врагу, разрушить переправу, замедлить наступление.

Эскадрилья 53-го полка вышла к переправе. Бомбы, сброшенные первыми экипажами, рвались рядом с ней, не достигая цели. Только кое-где взрывная волна сорвала настилы, сбросила в воду несколько автомашин. Зенитная артиллерия вела интенсивный огонь. В самолет лейтенанта Н. А. Булыгина угодил снаряд. Пламя охватило корабль. Бомбы еще не сброшены. Оставались секунды до взрыва самолета. У экипажа была возможность воспользоваться парашютами. Но молодые патриоты Н. Булыгин, штурман лейтенант Н. Колесник, радист сержант Н. Титов и воздушный стрелок ефрейтор П. Кусенков избрала путь бессмертия. Мужественный летчик направил объятый пламенем корабль с бомбами на врага. "Идем на таран!" - услышали соседние экипажи взволнованный голос Николая Булыгина. Огромной силы взрыв потряс воздух. Несколько звеньев переправы были взорваны. Комсомольский экипаж ценой собственной жизни задержал продвижение вражеских танковых колонн, выполнил приказ командующего фронтом{95}.

Через несколько минут в том же районе аналогичный подвиг совершил однополчанин Булыгина командир звена капитан С.Д.Ковалец. В том полете он возглавлял два звена бомбардировщиков, подавлявших зенитные батареи в районе переправы. После того как экипаж Булыгина разрушил переправу, командир группы приказал остальным экипажам довернуть вправо, выйти на шоссе Борисов - Толочин и бомбардировать там скопление войск. Самолет капитана Ковальца был подожжен зенитным снарядом в районе переправы. Летчик, не раздумывая, направил его в скопище бензозаправщиков, автомашин, находящихся на восточном берегу Березины. Огромный столб огня и дыма поднялся высоко над лесом. Отважный экипаж погиб смертью героев, до конца выполнив свой воинский долг{96}.

В конце августа 1941 г., ведя ожесточенные бои с превосходящими силами противника, войска Южного фронта оставили Днепропетровск. Мосты через Днепр взорвали при

отходе. Однако гитлеровцы организовали понтонную переправу. По ней переправлялись войска, подвозилось горючее и боеприпасы для танковых войск.

Задача по выводу из строя переправы была поставлена 81-му полку. 28 августа одна эскадрилья, подойдя к переправе, подверглась сильному обстрелу артиллерии. Но экипажи не свернули с курса. Особенно решительно действовал младший лейтенант И. Т. Вдовенко. Он искусно произвел противозенитный маневр, а штурман обрушил часть бомб на батарею и подавил огонь пяти орудий. На втором заходе на цель самолет загорелся от снаряда. Мужественный летчик направил горящий бомбардировщик в центр переправы, по которой двигались танки. Дорога фашистам на восток временно перерезана. Волны седого Днепра сомкнулись над местом огненного тарана, похоронив четырех бесстрашных комсомольцев, десятки вражеских солдат и офицеров.

И. Т. Вдовенко и штурману Н. В. Гоманенко присвоено звание Героя Советского Союза, а сержанты радист В. П. Карпов и стрелок М. Пулатов награждены орденами посмертно{97}.

Подвиг патриотов послужил для личного состава примером доблести и геройства. Не случайно в этом полку выросло 19 Героев, в том числе двое - П. Таран и В. Осипов были удостоены двух Золотых Звезд. Приказом Министра обороны Союза ССР младший лейтенант И. Т. Вдовенко и лейтенант Н. В. Гоманенко зачислены навечно в списки личного состава одного из авиаполков.

За истекшие тридцать лет после победы стали известны многие новые имена героев минувшей войны. Но далеко не все.

24 сентября 1941 г. экипаж старшего лейтенанта Н. П. Шишова из 53-го авиаполка при полете на выполнение задания находился в строю девятки. При подходе к цели его самолет был атакован вражескими истребителями и загорелся. Летчик был ранен в грудь, штурман убит. Воздушные стрелки по команде оставили корабль. И тогда Шишов направил пылающий самолет в колонну автомашин. Самолет с бомбами взорвался и уничтожил десятки гитлеровцев. Так выполнил свой долг перед Родиной коммунист Николай Потапович Шишов{98}.

Гитлеровцы, неся огромные потери, подошли на ближние подступы к Москве. Но советская столица стояла мужественно. Она была превращена в неприступную крепость. С воздуха ее защищали летчики всех родов авиации. Все силы ДА также были направлены на поддержку войск.

25 октября три экипажа 455-го полка получили задание - нанести удар по танкам в районе Малоярославца. Все экипажи

имели боевой опыт. Среди них выделялся комсомольский экипаж в составе командира звена лейтенанта А. Д. Маркина, штурмана лейтенанта Н. Масловца, радиста С. Милюкова и воздушного стрелка А. Брыжахина.

Погода была сложная. Самолеты летели на небольшой высоте, под облаками. Вот и цель. Колонны фашистских танков двигались к Москве. Зенитные орудия и пулеметы открыли огонь. Два снаряда угодили в самолет Маркина и повредили бомбосбрасыватель. Бомбы остались висеть. Командир группы старший лейтенант Г. Русов, заметив повреждение корабля Маркина, дал ему команду: "Действуй самостоятельно". Не успел Маркин выйти из зоны огня артиллерии, как был атакован истребителями. Завязался неравный бой. Летчик искусно маневрировал, помогая экипажу вести пулеметный огонь.

Но вот самолет загорелся. Убиты штурман, стрелок и радист. Огонь подобрался к кабине. Прыгать с парашютом с малой высоты было поздно. Летчик перевел корабль в пикирование. Взрыв потряс воздух. Взметнулись ввысь комья земли, зачадили изуродованные фашистские танки. Совершив огненный таран, А. Маркин ценой своей жизни уничтожил десятки захватчиков, спас жизнь многим советским бойцам{99}.

Многочисленные примеры свидетельствуют, что авиаторы, сбитые истребителями или артиллерией, оказавшись на земле, занятой врагом, без боя не сдавались, а если и были схвачены, старались бежать из плена, уходили в партизанские отряды. Возвратясь в родной полк, они с утроенной энергией наносили удары по врагу. 9 сентября 1941 г. экипаж командира звена лейтенанта В. Г. Поветкина при выполнении задания в районе Тулы, несмотря на сильное противодействие артиллерии, для удара по войскам совершил на низкой высоте несколько заходов. Бомбами и пулеметным огнем авиаторы уничтожили десятки фашистов и вывели из строя пять танков. Но самолет был подожжен, воздушные стрелки убиты, у штурмана перебиты нот. Спасая его, летчик приземлил горящий самолет у населенного пункта. К нему приближались гитлеровцы.

Тяжелораненого лейтенанта Г. И. Купеева летчик вытащил из огня и на руках пытался отнести в укрытие. Но далеко уйти не смог. Штурман, видя, что им обоим не уйти, просил командира оставить его. Окруженный фашистами, Купеев написал на спичечном коробке: "Советские летчики в плен не сдаются. Враг будет разбит. Победа будет за нами!"{100}. Не желая сдаваться в плен, израсходовав все патроны, он последним выстрелом покончил с собой. Так погиб отважный сын осетинского народа коммунист Георгий Исламович Купеев. После освобождения

Тульской области однополчане нашли могилу патриота, похороненного колхозниками. Его останки были перенесены на кладбище в Туле и захоронены с воинскими почестями.

Экипаж самолета Ли-2 командира корабля младшего лейтенанта В. Н. Щелкова из 7-го авиаполка в ночь на 5 октября 1942 г. совершил два вылета для удара по противнику в районе Воронежа. Над целью бомбардировщик был поврежден снарядом. Пришлось садиться в поле. Летчика В. Н. Щелкова и бортмеханика В. К. Шайбака схватили гитлеровцы, но им удалось бежать из плена к партизанам, а затем возвратиться в свою часть.

Трем членам экипажа удалось избежать плена и выйти к линии фронта. В ожидании наступления ночи они скрывались в скирде соломы около деревни. Там они были обнаружены. Гитлеровцы предложили им сложить оружие, но в ответ услышали: "Советские летчики в плен не сдаются!" Тогда по скирде был открыт огонь из автоматов. Оттуда выскочил окровавленный летчик и в упор стал стрелять по врагам, но его скосила автоматная очередь. Фашисты трассирующими пулями подожгли солому. Местные жители, наблюдавшие за поединком, услышали из огня и дыма величественные слова "Интернационала": "...над сворой псов и палачей..."

Стрельба по горящей скирде продолжалась. Оттуда выбрался еще один человек. Одежда на нем горела - это был живой факел. И его сразили пули. Ночью местные жители похоронили отважных летчиков: старших сержантов штурмана А. С, Антипова, радиста В. В. Атапина и воздушного стрелка М. В. Ступина. Ныне на месте их подвига на братской могиле возвышается обелиск. За могилой ухаживают школьники села Верхнетурово{101}.

Днем 26 июля 1941 г. два экипажа 53-й авиадивизии после бомбардирования вражеской танковой колонны были атакованы истребителями. Воздушные стрелки бомбардировщиков открыли пулеметный огонь. Вдруг на самолете командира группы замолчал пулемет. Истребители, почуя легкую добычу, пытались сбить его. Заметив безвыходное положение командира группы, радист сержант С. Мартемьянов предложил командиру экипажа прикрыть командира группы, тем самым принять на себя огонь противника.

В ходе боя был убит воздушный стрелок, а храбрый воздушный боец Мартемьянов, один против четверых врагов, раненный, продолжал неравный бой и вышел победителем. Сбив одного истребителя, отбил атаки остальных и спас жизнь двум экипажам"{102}.

Воздушный стрелок-радист из 36-й авиадивизии сержант П. Горбунов при выполнении задания в июле 1941 г. был трижды

ранен, но не оставил пулемета до тех пор, пока не сбил истребитель. Горящий бомбардировщик летчик старший лейтенант С. Н. Петенко посадил в поле на краю деревни и стал спасать раненого. Подбежавшие колхозники заметили, что осколки снаряда сильно вдавили в тело сержанта записную книжку и комсомольский билет. Они высказали предположение, что раненый скоро умрет. Эти слова услышал отважный комсомолец П. Горбунов, с трудом приподнявшись, он сказал: "Я не умру. Это неправда. Командир! Я еще крепко буду бить фашистских извергов, только жаль, что я их мало истребил!" (103}.

Бомбардировщик капитана Н. С. Кашпурова из 53-го авиаполка 27 марта 1943 г., возвращаясь после выполнения задания, в районе Алсуфьево был подожжен зенитным снарядом. Летчик отлично владел самолетом. Оценив обстановку и определив, примерно сколько минут горящий факел Может находиться в воздухе, он приказал экипажу: "Самолет без команды не оставлять!" Спасая боевых друзей от плена, он настойчиво продолжал вести горящую машину, ему помогал штурман капитан Б. П. Лапшин. Экипажу удалось, пролетев около 70 км, дотянуть до линии фронта и совершить посадку. Экипаж был спасен{104}.

С первых месяцев войны ДА пополнялась опытными авиаторами из Гражданского воздушного флота. Большинство воевали храбро. Многие были удостоены боевых наград. Среди них отличился сын железнодорожника-уральца летчик С. П. Даншин. Десятки раз водил он бомбардировщик в глубокий тыл врага. От командира корабля он быстро вырос до командира эскадрильи. Майор Даншин совершил более 200 вылетов и был удостоен звания Героя Советского Союза. Погиб Сергей Петрович 11 сентября 1943 г.

Г. Ф. Баженова в 19-м гвардейском полку считали удачливым. Восемь раз горели его самолеты, каждый раз с болью в сердце он был вынужден последним покидать кабину. Пробирался по вражеской территории и снова возвращался в боевой строй. Он прошел всю войну и совершил около 300 вылетов. По полторы-две нормы бомб брал на самолет. После победы Герой Советского Союза Г. Ф. Баженов еще многие годы работал в ГВФ.

Мужественно сражался командир звена 5-го гвардейского полка Н. П. Панов. Только за первые полтора года войны он совершил более 200 самолето-вылетов. Много раз встречался с фашистскими истребителями и выходил из этих поединков победителем. Однажды он довел до аэродрома трудноуправляемый корабль с 260 осколочными пробоинами.

В конце 1942 г. Н. П. Панов был удостоен звания Героя Советского Союза. С фронта он писал родным: "Мы, летчики, трудностей не боимся. Фашисты будут разбиты, и мы выйдем победителями. Наши бомбы падают в заданные цели. Пускай фашисты знают, что их дни на советской земле сочтены. Вы можете быть спокойны. Я выполню наказ отца: бить врага так, как он его бил в 1918-1920 гг. Будь спокоен отец: что вы завоевали, мы не отдадим".

Клятву свою он оправдал боевыми делами. 11 марта 1943 г. капитан Н. П. Панов погиб при выполнении боевого задания. Его именем названа одна из улиц его родного Красногвардейского поселка Свердловской области. В школе № 14 есть музей его имени.

Часто попадая в сложные условия, авиаторы не теряли присутствия духа, проявляли находчивость, смелость, решительность, наносили врагу ощутимый урон и выходили победителями. Одним из поучительных примеров может служить полет младшего лейтенанта А. Н. Алексеева из 750-го полка. Летом 1942 г. его экипаж в составе группы вылетел для выполнения задания. За линией фронта самолет вошел в грозовую облачность с проливным дождем. Грозовые разряды вывели из строя радиостанцию и ряд приборов. Полет продолжать стало невозможно. Снизившись до 300 м, летчик решил возвратиться на аэродром с бомбами. Грозовые облака бросали тяжелый корабль, словно щепку. Силы покидали летчика. Оставался один выход - сбросить бомбы, но высота не позволяла. Грозила опасность погибнуть от своих же пятисоткилограммовых бомб.

Неожиданно штурман заметил огни ночного аэродрома. Было видно, как самолеты заходили на посадку. Довернув корабль и встав в общий круг, летчик Алексеев приземлил машину. Заруливая на стоянку, увидел на самолетах фашистскую свастику. Аэродром врага! Алексеев остановил бомбардировщик, выключил фары. Сердце учащенно билось, лоб покрылся испариной. В экипаже царило молчание. Первым заговорил штурман. Он предлагал немедленно взлететь. Но летчик твердым голосом приказал экипажу открыть пулеметный огонь по стоянке. Вспыхнуло пламя, прогремело несколько взрывов. Взлетев и набрав высоту 800 м, экипаж сбросил бомбы на аэродром.

В тот день перед строем личного состава был зачитан приказ командира полка подполковника А. И. Щербакова: "Младшему лейтенанту Алексееву и его экипажу... за проявленное мужество и находчивость, за уничтожение девяти вражеских самолетов объявляю благодарность и представляю к правительственной

награде".

В ночь на 14 октября 1941 г. в напряженные дни битвы под Москвой экипаж лейтенанта А. Д. Гаранина нанес удар по железнодорожному узлу Смоленск. Над целью снарядом был выведен из строя один двигатель. Чтобы не допустить потери высоты, летчику пришлось приложить немало физических усилий. С трудом дотянули до линии фронта. Запросили КП полка указать ближайший аэродром. Им ответили: "В Калинине".

На подходе к городу экипаж увидел десятки взрывов бомб и пожары. Калинин горел. Посадочных огней на аэродроме не было. В предрассветной мгле Гаранин с трудом различил посадочную полосу. Приземлил самолет и был удивлен необычной картиной: по аэродрому бегали люди с факелами в руках, в разных местах загорались аэродромные постройки.

К его самолету подбежал техник и сказал, что немецкие танки ворвались в город. "Уходите немедленно!" - и тут же спросил, сможет ли летчик повести самолет СБ, который только что отремонтировали.

Экипаж Гаранина бросился к незнакомому самолету. Вдали показались немецкие танки. Они двигались к аэродрому, ведя огонь из пулеметов. Буквально под пулями фашистов лейтенант совершил взлет. Спас боевую машину, свой экипаж и техника, который до последней минуты не отходил от самолета{105}. Храбро воевал летчик Гаранин, совершил более 240 боевых вылетов. В конце 1942 г. он был удостоен звания Героя Советского Союза. Погиб капитан А. Д. Гаранин в июле 1943 г. в Курской битве.

Экипаж из 748-го полка Героя Советского Союза старшего лейтенанта В. К. Гречишкина после выполнения задания над линией фронта был обстрелян зенитной артиллерией. Самолет загорелся. Еще мгновение, и мог произойти взрыв. По команде летчика экипаж покинул корабль. Парашют В. Гречишкина не раскрылся. С высоты 500 м он стремительно падал к земле, но не погиб.

"Угодил я тогда в сугроб на склоне горы, - вспоминает Василий Константинович, - Потерял сознание. Очнулся от плохо услышанных слов. Они доносились откуда-то из подземелья. Кто-то произносил мое имя, фамилию. Но у меня не было сил подняться, стряхнуть тяжелое белое покрывало. Наконец я начал двигать руками и ногами. С большим трудом выбрался из снежного плена. После этого ехал на крестьянских санях, летел на По-2, задыхался в объятиях изумленных и обрадованных однополчан. Затем госпиталь - и снова бой. Как-то после одного из боев в моем самолете насчитали 640 осколочных

пробоин"{106}.

После войны В. Гречишкин осуществил свою мечту - стал испытателем. Свыше 35 лет водит он самолеты. За это время налетал несколько тысяч часов, более года в общей сложности пробыл в пятом океане, испытал более 40 различных типов машин. Удостоен почетного звания "Заслуженный летчик-испытатель СССР".

Продолжительное время считалось, что воздушный таран был присущ только истребителям. Однако в архивах хранятся документы, скупо рассказывающие о таранах бомбардировщиков и штурмовиков. Командир корабля 752-го полка старший лейтенант С. И. Гетман 5 октября 1941 г. был атакован группой истребителей, смело вступил в неравный бой, в котором таранным ударом сбил истребитель.

В ночь на 16 июня 1943 г. после удара по аэродрому Алсуфьево бомбардировщик младшего лейтенанта В. П. Смирнова был атакован истребителями и загорелся. Попытки сбить пламя скольжением оказались безуспешными. По команде командира экипаж оставил самолет. Смирнов приземлился с парашютом недалеко от Сещи. Он хотел пробраться к партизанам, но в деревне Федоровка Брянской области был предательски выдан. Ему предложили сдаться в плен. Но комсомолец с возгласом "Гвардейцы в плен не сдаются!" выстрелами из пистолета убил двух полицейских. Разъяренный третий бандит очередью из автомата тяжело ранил летчика, затем ударил кинжалом в грудь.

За мужество и стойкость В. П. Смирнов был награжден орденом Отечественной войны I степени. За 40 дней пребывания на фронте он совершил 14 боевых вылетов в тыл врага, показал себя грамотным, смелым и выносливым летчиком.

О подвиге Смирнова узнали в полку. Был проведен митинг, родным отправлено письмо. На фюзеляжах самолетов эскадрильи, в которой он служил, сделали надпись: "Мстим за Смирнова". В. П. Смирнов навечно занесен в списки личного состава одной из авиачастей.

Был издан плакат с портретом Смирнова и описанием его героической смерти. В 1970 г. на его могиле воздвигнут обелиск, пионеры и комсомольцы ухаживают за ней.

В годы войны инженерно-технический состав также совершил немало боевых и трудовых подвигов. Так, в начало войны самоотверженный поступок совершил техник коммунист П. Козловский. После эвакуации 748-го полка со Смоленского аэродрома он заметил, что на нем остался бомбардировщик ТБ-3. Козловский осмотрел его, определил дефекты и объем работы и решил но оставлять самолет врагу. Разыскал бывшего летчика,

нескольких мотористов. Общими усилиями авиаторы устранили дефекты, заправили бензобаки горючим, и на виду подходивших вражеских танков тяжелый корабль поднялся в воздух. За этот подвиг П. Козловский был награжден орденом Красной Звезды.

В период боев в Заполярье техник-лейтенант Н. С. Тихомиров и старшина А. П. Сосницкий, несмотря на бомбардирование аэродрома фашистами, не поспешили в укрытие, остались у своих самолетов для подготовки их к повторному вылету. В течение ночи они обеспечили пять самолето-вылетов.

Техник эскадрильи старшина А. С. сложнев при аварии получил ранение. В госпитале, чтобы помочь однополчанам, попросил поставить у койки столик, на котором ремонтировал авиаприборы. Старшина И. П. Сколоненко добровольно вылетел с группой специалистов к партизанам для ремонта поврежденного самолета. Он быстро восстановил аппаратуру и бортовую электросеть. Работал он под разрывами вражеских бомб, но самолет Ли-2 был отремонтирован. Однако из-за разрядки аккумулятора двигатели не запускались. Сколоненко и тут проявил находчивость: он завел трофейный танк и зарядил аккумулятор. В тот же день самолет вернулся в свою часть.

Многие авиаспециалисты, успешно выполняя свои обязанности по подготовке самолетов, добровольно совершили десятки боевых вылетов. Среди них были инженер-майоры Д. Р. Пилюцкий, С. Ф. Денежкин, капитан технической службы В. П. Чистяков, старший техник-лейтенант И. В. Богачев, а младший лейтенант О. Н. Пустоград вылетал в качестве радиста 150 раз. В то же время он содержал в боеготовом состоянии все самолетные радиостанции эскадрильи, внес несколько рационализаторских предложений по улучшению работы радиосредств.

Бортмеханик 4-го гвардейского полка старший техник-лейтенант П. С. Андреев менее чем за первые полтора года войны совершил около 200 вылетов. Он проявил мужество, отвагу и высокую трудоспособность, принимал все меры, чтобы вверенный ему четырехмоторный бомбардировщик ежедневно был исправен. Его ТБ-3 неоднократно попадал в тяжелую обстановку, имел серьезные повреждения, но находчивость Андреева спасала положение. 22 февраля 1942 г. на станции Чаплино экипаж уничтожил 8 вагонов с боеприпасами, но снарядом был поврежден один из водяных радиаторов и масляные трубки двигателя. Обстрелявший корабль фашистский истребитель вывел из строя второй двигатель. Андреев не растерялся. Под огнем врага, сняв парашют, он пролез внутрь крыла, обжигая руки и лицо горячим маслом и водой, устранил повреждения. Летчик смог повторно зайти на цель, а штурман производить

прицельное бомбардирование. Когда экипаж возвратился на свой аэродром, Андреев отказался от отдыха и со своими помощниками устранил все повреждения на корабле. С наступлением темноты он снова пол:етел за линию фронта. И таких примеров самоотверженности и мужества Андреева было много. К началу 1943 г. он был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды. Среди однополчан Петр Сергеевич пользовался уважением и авторитетом. О нем писали в выпусках стенной газеты и боевых листках. О таких людях говорят, что они не боятся подставить свое лицо порывам ветра, огню врага, не боятся бури, идут навстречу им, умело их преодолевая.

В том же авиаполку борттехник старший техник-лейтенант В. П. Ополев в первые полтора года войны обеспечил 130 вылетов ночью. И сам в них принимал участие. Отлично знал технику и бережно относился к ней. Особенно много и напряженно работал он в период битвы под Сталинградом. Часто выполняя в ночь по 2-3 вылета, успевал готовить самолет к повторному вылету.. Только за два месяца он выполнил 86 боевых вылетов.

Осенью 1942 г. Ополев сдан устаревший ТБ-3. Быстро освоил Ли-2 и продолжал летать. В ночь на 27 октября 1942 г. при бомбардировании эшелонов на станции Валуйки самолет был поврежден снарядом. Но благодаря находчивости Ополева неисправность была устранена и летчик смог довести самолет до аэродрома.

17 января 1943 г. полет проходил днем. Полагали, что вражеские истребители, находясь за пределами внешнего фронта окружения фашистских войск под Сталинградом, не смогут оказать противодействие. Однако при отходе от цели самолет был атакован истребителями. Снаряды разбили приборную доску, в кабине возник пожар, Ополев был серьезно ранен. Превозмогая боль, он нашел в себе силы локализовать пожар, устранил повреждение и дал возможность летчику довести корабль до аэродрома. За отвагу и мужество умелый техник награжден двумя орденами Красного Знамени.

Благодаря труду специалистов инженерно-авиационной службы в самолетном парке всегда было в строю максимальное количество машин, готовых к полетам, а поврежденные в боях быстро восстанавливались. Их самоотверженный труд в известной степени был материальной базой успехов летчиков. Это великие труженики авиации. Их знания и опыт, помноженные на повседневный труд, заботливая поддержка коллектива обеспечивали надежную работу бомбардировщиков. В годы войны активизировалась инженерно-техническая мысль, постоянно рождалось и внедрялось новое, совершенствовались методы

обслуживания техники и организация труда специалистов, обеспечивалась боеготовность частей, рос налет на каждый самолет.

Авиационная гвардия возникла в начале декабря 1941 г. Шесть полков фронтовой и истребительной авиации ПВО были удостоены этого высокого звания за проявленную отвагу в боях с фашистскими захватчиками, за стойкость, мужество и героизм личного состава. С ростом боевого мастерства экипажей и подразделений было связано и рождение гвардии дальней авиации. Приказом Народного комиссара обороны № 250 от 18 августа 1942 г. пять ее лучших полков-1, 81, 250, 748 и 750-й были преобразованы в гвардейские.

Вручение полку гвардейского Знамени было торжественным событием. На аэродроме впереди бомбардировщиков выстраивался личный состав. Со Знамени снимался чехол, и перед фронтовиками возникал дорогой и близкий каждому сердцу портрет В. И. Ленина. В те минуты не было спокойных и равнодушных всех охватывало волнение. Гвардейское Знамя - символ высшей воинской доблести! В нем их жизнь, борьба, победа, слава, честь, гордость. Для того чтобы заслужить его, надо было выдержать много напряженных боев, сотни бессонных ночей, кровь и смерть друзей, однополчан, испытать радости, успехи и неудачи.

Гвардейское Знамя, как правило, вручал командующий или член Военного совета дальней авиации. Передавая Командиру части полковую святыню, он говорил: "Гвардия - цвет нашей авиации. Гвардией гордится советский народ. Не уроните высокого звания. Сумейте прославить это Знамя новыми успехами в борьбе с врагом". Командир полка опускался на колено и целовал край Знамени. Преклонив колено, весь личный состав повторял за командиром гвардейскую клятву. Над аэродромом звучали суровые и мужественные слова: "Кровью лучших сынов нашего народа, павших в борьбе с фашистами, клянемся тебе, Родина-мать, быть верными до последнего дыхания воинскому долгу, гвардейскому Знамени. Клянемся прийти с ним к победе! Клянемся гвардейской честью, что, пока видят глаза и бьются сердца, пока руки сжимают оружие, будем беспощадно истреблять гитлеровских захватчиков. Клянемся, что не опозорим чести гвардейского Знамени, не будет в наших рядах трусов и малодушных. Пронесем это Знамя незапятнанным через все сражения, как бы жестоки они ни были, через все суровые испытания до изгнания врага с нашей земли..."

Гвардейцы выросли и закалились в ожесточенных боях. Среди них появилось немало мастеров бомбардировочного удара. Они

были самыми боеспособными, стойкими, выносливыми и дисциплинированными воинами. Сила гвардейцев в том и состояла, что они выполняли все задания смело, решительно, с инициативой, старались с максимальной эффективностью использовать бомбардировщик в каждом вылете, каждую бомбу сбросить в цель.

Гвардеец был образцом боевого товарищества, взаимной поддержки и выручки, новатор, творец, инициатор новой тактики, увеличения бомбовой нагрузки и количества вылетов в ночь, в месяц. Гвардейцы жили и воевали по принципу - друг за друга, брат за брата. Не считаясь ни с опасностями, ни с трудностями, шли они на любой разумный риск, хитрость, чтобы успешно выполнить задание, спасти товарища, командира.

В ходе войны гвардия пополнялась новыми частями и соединениями. За высокое боевое мастерство и вклад в победу под Сталинградом еще семь полков - 4, 7, 14, 103, 749, 751 и 752-й преобразованы (26 марта 1943 г.) в гвардейские. В тот же день появились первые четыре - 3, 17, 24 и 222-я гвардейские дивизии, а в мае 1943 г. - четыре гвардейских корпуса. Всего за войну гвардейского Знамени удостоены: авиакорпусов - 5, дивизий - 12, полков - 43. Основная масса частей и соединений получила почетные наименования - Сталинградских, Орловских, Киевских, Минских, Варшавских, Берлинских и т. д.

Часто перед вылетом экипажей около КП полка развевалось Знамя. На кумаче его сияли знак "Гвардия" и ордена. Красное Знамя, гвардейское Знамя! Сколько воспоминаний, радостных и печальных, будило оно в сердцах фронтовиков. Пусть много знамен сдано в музей, но подвиги ветеранов-гвардейцев, как факел, освещают путь для многих поколений дальней авиации.

В ходе войны партия и правительство, проявляя заботу о воздушных бойцах, неоднократно напоминали командирам и политработникам о своевременном награждении отличившихся в боях. Однако тяжелое положение на фронте в первые месяцы войны, частые организационные изменения частей, расформирование одних и создание других полков, переподчинение их - все это в какой-то степени мешало учету всех подвигов авиаторов и своевременному оформлению документов на представление их к наградам. Так, на 1 мая 1942 г., то есть за самый тяжелый год войны, в ДА насчитывалось Героев Советского Союза 12 человек, награжденных орденами и медалями 1533 человека{107}.

С созданием самостоятельной ДА наметилась стабильность в существовании ее частей. К осени 1942 г. была упорядочена система награждения. В соответствии с Указом Президиума

Верховного Совета СССР от 26 декабря 1942 г. награждение осуществлялось следующим образом. Рядовой и сержантский состав награждался медалями "За отвагу" и "За боевые заслуги" приказами командиров авиаполков; личный состав до командира авиазвена - орденами Красной Звезды и Отечественной войны и медалями "За отвагу" и "За боевые заслуги" приказами командиров дивизий и корпусов; приказами Военного совета ДА награждались орденами Красного Знамени, Суворова и Кутузова III степени, Александра Невского, Отечественной войны, Красной Звезды, медалями "За отвагу" и "За боевые заслуги"; Указом Президиума Верховного Совета СССР производилось награждение орденами Ленина, Суворова и Кутузова I и II степени и присваивалось звание Героя Советского Союза.

Новый порядок награждения исправил недочеты. Если за первые полтора года войны в ДА награждено орденами и медалями 5307 человек, то в последующем, только за 10 месяцев 1943 г., - 5322{108}.

Орден Отечественной войны был учрежден 20 мая 1942 г. Одним из первых кавалеров этого ордена стал командир корабля ТБ-7 45-й дивизии майор И/ И. Олейников, который к моменту награждения совершил 69 вылетов, уничтожил 15 фашистских самолетов на аэродромах, десятки железнодорожных эшелонов и много других военных объектов.

Боевые действия ДА, вклад ее личного состава в победу получили всеобщее признание нашего народа и высокую оценку правительства. Более 20000 воинов были награждены орденами и медалями. Около 300 авиаторов, самые стойкие, мужественные и отважные, удостоились высокого звания Героя Советского Союза. Шестеро храбрейших из храбрых - С. И. Кретов, А. И. Молодчий, В. Н. Осипов, В. В. Сенько, П. А. Таран, Е. Л. Федоров - удостоились этого звания дважды.

Семи авиаторам присвоено звание "Народный Герой Югославии". Много офицеров и генералов награждены иностранными орденами и медалями. Высокими боевыми наградами были отмечены 31 авиаполк и 7 дивизий, в том числе: орденом Красного Знамени - 7 дивизий и 27 полков, орденом Суворова - 3 полка, орденом Кутузова - 1 полк.

Многие генералы и офицеры, командиры соединений и частей за умелое руководство подчиненными были награждены орденами Суворова, Кутузова, Богдана Хмельницкого, Александра Невского.

Одним из важнейших факторов, обеспечивших успешное действие дальней авиации, являлось повседневное умелое, целеустремленное и оперативное руководство ее частями и

соединениями командованием и штабом, командирами корпусов, дивизий и полков. В ходе войны выросли, закалились и стали известными многие авиационные военачальники, командиры, начальники штабов, политработники, инженеры, работники тыла. Среди них командующий ДА главный маршал авиации А. Е. Голованов, его заместитель маршал авиации Н. С. Скрипко, заместитель по политчасти генерал Г. Г. Гурьянов, главный инженер генерал И. В. Марков, главный штурман генерал И. И. Петухов, начальники штаба генералы М. И. Шевелев и Н. В. Перминов, заместитель начальника штаба генерал Н. Г. Хмелевский; командиры корпусов генералы Д. П. Юханов, Е. Ф. Логинов, Н. А. Волков, Г. С. Счетчиков, И. В. Георгиев, Г. Н. Тупиков, В. Е. Нестерцев, Н. Н. Буянский; командиры дивизий В. Г. Тихонов, А. И. Щербаков, В. Ф. Дрянин, В. А. Картаков, В. И. Лебедев, С. К. Набоков, Ф. И. Меньшиков, А. М. Дубошин, Н. И. Новодранов, Н. Ф. Филиппов, И. Ф. Балашов, И. К. Бровко, С. И. Чемоданов, В. И. Лабудев, Ф. С. Широкий, Б. В. Блинов, В. А. Щелкин.

Многие из авиаторов приобрели на войне громадный опыт. Начав войну командирами кораблей, штурманами, они стали впоследствии Героями Советского Союза, командирами частей и соединений, были удостоены генеральских званий. Это В. Г. Тихонов, С. К. Бирюков, А. А. Плохов, А. И. Шапошников, А. Е. Матросов, П. П. Глазков, В. В. Решетников, В. П. Драгомирецкий, С. Ф. Ушаков, А. А. Баленко, А. И. Молодчий, Е. П. Федоров, П. А. Таран, Ф. С. Яловой, В. М. Безбоков, Н. П. Жуган, II. М. Фурс, В. И. Щелкунов, П. А. Юрченко, А. В. Иванов, И. Г. Федоров, В. К. Юспин и другие.

Глава седьмая.

Дальняя ракетоносная

После войны. Реактивные бомбардировщики. Дальняя ракетоносная. Встречи ветеранов.

Вскоре после победоносного окончания Великой Отечественной войны вновь была воссоздана дальняя авиация.

В 1947 г. дальняя авиация стала перевооружаться на новый дальний бомбардировщик с четырьмя поршневыми двигателями - Ту-4. Это явилось началом первого этапа (1946-1953 гг.) послевоенного развития ДА.

По своим качества и особенно по оборудованию разнообразными электронными приборами Ту-4 резко отличался от самолетов периода войны. На нем был установлен радиолокатор. Самолет Ту-4 - последний бомбардировщик А. Н. Туполева с поршневыми двигателями. После него конструкторский коллектив приступил к созданию тяжелых

реактивных бомбардировщиков. Летом 1947 г. первый реактивный бомбардировщик Ту-12 поднялся в воздух. Его скорость достигала 783 км/час. Через два года прошла испытания новая машина - Ту-14 с двумя двигателями. Затем началось серийное строительство самолета Ту-16. В 1950 г. были построены экспериментальные самолеты Ту-80, Ту-82.

В те годы дальняя авиация являлась главным ударным средством Военно-Воздушных Сил. Предполагалось, что она будет применяться для разрушения и уничтожения объектов глубокого тыла противника значительно шире, чем это было во время минувшей войны. В отдельных случаях считалось возможным привлекать ее в интересах войск и Военно-Морского Флота.

Существенно улучшилось стрелковое и бомбардировочное вооружение реактивного корабля. Вместо пулеметов устанавливались пушки. Вес секундного залпа возрос в 2-4 раза. В несколько раз увеличилась бомбовая нагрузка. Так, Ту-16 брал несколько тонн бомб. Совершенствовались имевшиеся и поступали на вооружение новые бомбы, была проведена стандартизация размеров и калибров обычных бомб, улучшена их баллистика, разработаны новые типы бомб: фугасные крупных калибров, противосамолетные, ориентирно-сигнальные и др.

Произошли изменения в оснащении бомбардировщиков прицельными устройствами. Были установлены совершенные оптические (ОПБ-5с, ОПБ-11р) и панорамные радиолокационные прицелы, радиотехнические системы самолетовождения и бомбометания, позволявшие поражать цели вне видимости земных ориентиров. Для обеспечения надежного самолетовождения и бомбометания в сложных метеоусловиях применялись азимутальные и дистанционно-метрические радиоэлектронные системы.

Появилось новое навигационно-пилотажное, фото - и радиооборудование: автоматические радиокомпасы, радиовысотомеры, навигационные индикаторы, многоканальные ультракоротковолновые радиостанции, система "слепой" посадки и радиотехнического опознавания.

Для борьбы с радиоэлектронными средствами было создано наземное и самолетное оборудование. Определение места расположения и характера работы радиолокационных средств стало осуществляться с помощью самолетных разведывательных станций (СРС). Для создания помех системе обнаружения и наведения применялись самолетные помеховые станции (СПС) и автоматы сбрасывания дипольных отражателей.

Внедрялись новые наземные средства управления и обеспечения полета. Быстро совершенствовались радио - и

радиолокационные устройства. Они стали основным средством управления и важнейшей частью систем посадки самолетов по приборам.

С учетом обобщения опыта войны, поступлением новых самолетов, средств радиолокации, связи, более мощного оружия получило развитие и оперативное искусство дальней авиации.

Тактика дальней авиации претерпела также некоторые изменения. Увеличение скорости бомбардировщиков в сочетании с возросшей скороподъемностью и высотностью позволяли легче достигать тактической внезапности ударов, ограничивать количество атак вражеских истребителей, уменьшить время пребывания в районе цели и в зоне огня средств ПВО. В то же время увеличение скорости и высоты полета усложнило процесс поиска и бомбардирования объекта, ибо возрастали относ и рассеивание бомб, точки сбрасывания их удалялись от цели. Бомбардироваиие малоразмерных неконтрастных объектов с применением оптических прицелов стало затруднительно. Для выполнения заданий экипажи должны были уменьшать скорость на боевом курсе и увеличивать высоты или бомбардировать с прицеливанием по вспомогательной точке.

Появление на вооружении бомбардировщиков радиолокационных прицелов и противолокационная маскировка наземных объектов вызвали к жизни радиолокационную разведку местности.

В связи с поступлением новых самолетов и пополнением молодыми летно-техническими и командными кадрами совершенствовалась подготовка авиационных частей. Личный состав овладевал новой техникой и поддерживал ее в постоянной боеготовности. Сложность эксплуатации новой техники потребовала от авиаторов высокого уровня знаний. В частях организовали обучение не только основам аэродинамики, теории полета, конструкции самолетов и двигателей, тактики, но и общеобразовательным дисциплинам. Были введены годовые зачетные сессии.

Одной из первоочередных задач являлось совершенствование полетов в сложных метеоусловиях днем и ночью. Учитывая ее большое значение, в середине января 1950 г. специальным решением определялся порядок оснащения аэродромов оборудованием, необходимым для посадки по приборам. Выло введено положение о классификации летного состава. Предусматривались льготы и представление к наградам за освоение полетов в сложных метеоусловиях, нагрудные знаки для летчиков и штурманов 1, 2 и 3-го класса. К концу 1950 г. 74% летчиков стали классными. Экипажи учились пользоваться

радиолокационными, а также синхронными оптическими прицелами для меткого поражения целей. Систематически летали по дальним маршрутам, выполняя бомбометание на незнакомых полигонах.

В первые послевоенные годы уходили на заслуженный отдых ветераны метких бомбардировочных ударов, уезжали в родные места сержанты и солдаты. Полки, вооруженные самолетами Ли-2, в большинстве своем в 1946 г. были переданы военно-транспортной авиации.

Многие авиаторы накрепко связали свою судьбу с авиацией и сменили кабины бомбардировщиков на пассажирские самолеты - перешли работать в Гражданскую авиацию. На многих заводах и фабриках к станкам встали бывшие воины. Прославленные авиаторы поступали на учебу в военно-воздушные академии, а высший командный состав - в Академию Генерального штаба. В различных вузах и техникумах страны заочно обучалось немало летного и технического состава, многие учились в вечерних средних школах при Домах офицеров. Тяга к учебе была огромна. Но обучаться заочно в гражданских вузах могли не все офицеры. Для получения минимума инженерных знаний был найден другой путь - вечерние университеты, в которых летчики получали необходимые знания по высшей математике и физике, что помогало им разбираться в таких сложных вопросах скоростной аэродинамики, как устойчивость и управляемость самолета и т. д.

Оставшиеся в рядах ДА ветераны продолжали совершенствовать свое летное мастерство, обогащать теоретические знания. Бывшие фронтовики первыми освоили новый бомбардировщик Ту-4, а затем и реактивные ракетоносцы. Многие стали крупными военачальниками, известными командирами, политработниками, инженерами, преподавателями академий, учеными. Они передают свой боевой опыт молодым авиаторам.

Второй этап послевоенного развития ДА (1954-1958 гг.) характеризовался перевооружением на первые реактивные бомбардировщики Ту-16.

С 1953 г. на воздушных парадах в Москве начали демонстрироваться тяжелые бомбардировщики, обладающие значительной дальностью полета.

Количественный рост и качественное развитие ДА обусловливали повышение ее роли в системе Вооруженных Сил. Она была единственным высокоманевренным и дальнобойным средством вооруженной борьбы. Перевооружение на реактивные бомбардировщики, широкое внедрение радиоэлектронного оборудования расширяло ее возможности. Дальняя авиация

получила возможность действовать в сложных: метеоусловиях днем и ночью и поражать цели с больших высот вне видимости земли. При этом ее боевые возможности стали определяться не столько числом бомбардировщиков, сколько количеством и калибром бомб и способностью ДА доставить их к цели и с высокой точностью поразить ее.

Самолеты дальней авиации оснащались радиолокационными стрелковыми прицелами. Улучшилось навигационно-пилотажное и радиооборудование. Были разработаны и освоены способы дозаправки дальних бомбардировщиков топливом в полете. Рост скорости полета вызвал к жизни автоматизированные системы управления. Внедрялись электронно-вычислительные машины.

С появлением реактивных двигателей скорость полета бомбардировщиков увеличилась более чем на 350 км/час.

Такого резкого скачка скорости в истории развития ДА еще не было. Одновременно сильно возросли скороподъемность и потолок. Все это потребовало изменений в оперативном искусстве и тактике. С появлением более совершенного радиотехнического и авиационного оборудования существенно повысились высоты бомбометания.

Экипажам надлежало освоить герметические кабины и новое кислородное оборудование, чтобы не быть застигнутыми врасплох в условиях разгерметизации кабин и покидания самолетов на больших высотах.

Особое внимание уделялось жесткой централизации управления частями дальней авиации.

Бурное развитие авиационной техники и оружия, начавшаяся революция в военном деле оказали благотворное влияние на развитие тактики дальней авиации.

Сложная техника предъявляла повышенные требования к летным и техническим кадрам. Их подготовка стала более продолжительной. От них потребовались хорошие знания математики, физики, общетехнических дисциплин. Нужны были кадры широкого профиля с физико-математической подготовкой. Вузы ВВС перестроили процесс обучения. Повысились требования и к командным кадрам и штабам. На руководящие должности назначались молодые офицеры, способные творчески подходить к решению новых задач.

В частях отрабатывались полеты мелкими группами на предельно больших и малых высотах, взлет и посадка на грунтовые аэродромы. Летом 1956 г. подполковник Г. И. Яглов первым посадил тяжелый реактивный бомбардировщик на грунтовой аэродром, а в 1958 г. полковник Ю. П. Павлов - еще более тяжелый.

Многие экипажи освоили полеты в высоких широтах, полеты на предельный радиус с дозаправкой бомбардировщиков в воздухе.

Выполняя учебно-тренировочные или испытательные полеты, экипажи проявляли высокое мастерство и находчивость. В конце сентября 1954 г. при испытательном полете отказала система управления тяжелого бомбардировщика. Жаль было бросать опытную машину. Летчик майор А. И. Казаков, штурман капитан В. С. Тихомиров и старший лейтенант Ю. Г. Шестаков, оценив обстановку и учитывая то обстоятельство, что аварийная ситуация произошла на большой высоте, решили попытаться спасти дорогостоящую машину. Казаков при помощи офицеров определял возможности ее вывода. Более 4000 м продолжалось беспорядочное падение машины со смелыми авиаторами - и наконец решение найдено. Корабль введен в пикирование. Затем, спокойно действуя рулями, летчик на высоте 1200 м перевел его в горизонтальный полет, довел до аэродрома и благополучно посадил. За этот подвиг майор Казаков удостоен звания Героя Советского Союза, а офицеры Тихомиров и Шестаков награждены орденом Красного Знамени{109}.

Таким образом, в течение пяти лет, с 1954 по 1958 г., подразделения и части ДА сделали крупный шаг на пути своего совершенствования. Личный состав овладевал реактивными бомбардировщиками и новой тактикой.

На третьем этапе послевоенного развития в ДА произошли коренные революционные изменения. Ее бомбардировщики стали носителями принципиально нового оружия; части оснащены сверхдальними ракетоносцами; улучшилось оснащение разнообразными средствами управления с применением радиоэлектронной техники и автоматизированных систем. Были пересмотрены взгляды на роль и характер действий ДА. Изданы руководящие документы, регламентирующее ее деятельность; личный состав частей и подразделений освоил эксплуатацию но вой техники, отработал способы ее применения в условиях современной войны.

Поступление на вооружение ракет класса "воздух - поверхность" превратило ДА в ракетоносную, повысило ее возможности и позволило надежно поражать отдаленные объекты. Один бомбардировщик обладает теперь огромной ударной силой. В тоже время самолетом сейчас управляет небольшой экипаж, но наделенный исключительной самостоятельностью при выполнении задания Ответственность его возросла многократно, увеличилась роль и многих офицеров-организаторов на аэродроме.

Новая техника потребовала высокой воинской дисциплины и организованности. Потому воспитательная работа в частях направлена на предупреждение проступков и летных происшествий. Роль командира-единоначальника возросла. Авиаторы понимают, что они готовятся не для показа своего искусства и ракетоносцев на воздушных парадах.

Оценивая состояние авиации, Министр обороны СССР говорил: "Серьезные изменения произошли и в ВВС. Устаревшие самолеты заменены реактивными, включая сверхзвуковые дальние бомбардировщики. На смену бомбардировщику пришел самолет-ракетоносец, способный наносить ракетно-ядерные удары по противнику с дальних дистанций, не входя в зону досягаемости его средств ПВО. Наши летчики осваивают новую технику. Более 70% их имеют 1-2-й класс. Успешность пусков ракет по наземным целям по различным родам авиации составляет 95-100%..."{110}

Быстрое развитие ДА, повышение ее мощи были бы невозможны без опытных, технически грамотных кадров. За короткий срок выросли замечательные авиационные командиры. Офицеры, закончившие войну командирами экипажей, звеньев, эскадрилий, ныне стали широко известными военачальниками. Ответственные руководящие посты доверены В. В. Решетникову, А. А. Плохову, С. К. Бирюкову и другим.

В предвоенные годы руководство дальней авиацией осуществляли В. В. Хрипин, И. И. Проскуров, Л. А. Горбацевич, а позднее известные военачальники: главный маршал авиации А. Е. Голованов (1942-1948 гг.); главный маршал авиации П. Ф. Жигарев (1949 г.); генерал-лейтенант авиации Е. М. Николаенко (1950 г.); маршал авиации С. И. Руденко (1950-1952 гг.); главный маршал авиации А. А. Новиков (1953-1955 гг.); маршал авиации В. А. Судец (1955-1962 гг.); маршал авиации Ф. А. Агальцов (1962-1969 гг.); генерал-полковник авиации В. В. Решетников (с 1969 г.).

Теперь едва ли найдешь командира полка, участника войны. Это редкость. О фронтовиках-ветеранах напоминают стенды, полковые музеи, комнаты боевой славы и истории частей. С фотографий смотрят прославленные летчики, бывшие лейтенант, капитаны, а теперь генералы, полковники. Их подвиги и даже сами их имена - уже история.

Водят ракетоносцы на боевое применение не только умудренные опытом войны, бывалые, убеленные сединой старшие командиры, но и молодые летчики, те, кто в дни свершения подвига Гастелло еще только садились за школьную парту. Они уверенно управляют ракетоносцами. У многих на мундирах знаки

воинского отличия "Военный летчик (штурман) 1-го класса" и планки орденов и медалей. Они достойные преемники и продолжатели лучших традиций, надежда и будущее дальней авиации. Им предстоит значительно иной и не менее интересный путь, нежели это было у старшего поколения 40-х годов, и пусть опыт старших помогает им расти и совершенствоваться, возвеличивать славу ДА, приумножать традиции дедов, отцов, однополчан.

Умножать славу героев войны! Это значит честно выполнять воинский долг, заботиться об умножении успехов части, о повышении боевой готовности. В мирные дни славу фронтовиков приумножают герои сегодняшнего дня - отличники боевой и политической подготовки. Они - гордость частей. Воспитанные в духе любви и преданности Родине, они и в мирные дай совершают подвиги, проявляют отвагу и самоотверженность. Звания Героя Советского Союза в послевоенное время за выполнение специального задания ДА удостоен майор А. И. Казаков. Несколько сот авиаторов за успехи в освоении ракетоносцев и в боевой подготовке награждены орденами. Растет число первоклассных летчиков и штурманов, техников и воздушных стрелков-радистов.

Молодые, безгранично влюбленные в небо авиаторы как о самом обычном говорят о реактивных ракетоносцах, о радиолокации и радиоэлектронике, о термодинамике. [241]

Ныне бомбардировщики ДА - это уже но фанерные сооружения, на которых летали первые русские летчики, это даже далеко не те грозные боевые машины Ил-4, ТБ-7, ТБ-3, на которых наши летчики громили фашистов.

Если авиатору эпохи 30-х и 40-х годов заглянуть внутрь сегодняшнего ракетоносца, он удивится обилию в нем различных приборов, сигнализаторов, кнопок, тумблеров, приспособлений, шкал, рычагов, ламп и другого оборудования. Не десятки их - сотни. Одних только электропроводов десятки километров. Современный стратегический бомбардировщик - это даже не первоклассная научная лаборатория, а целый летающий завод, мощная электростанция со сложной аппаратурой, автоматикой, телемеханикой всех видов, радиотехническими и электронными устройствами, полупроводниковыми приборами, аппаратурой дистанционного управления, агрегатами и оружием. Надо обладать почти феноменальной памятью и способностями, чтобы знать, когда, что и в какой очередности нажать и включить. А ведь члены экипажа делают это не глядя, автоматически.

Летать на дальнем ракетоносце - поистине героическое занятие. Даже в мирные дни авиаторы подвергаются

определенному риску. Всякие неожиданности подстерегают их в воздухе, в том числе и погодные условия. А самолет, каким бы он ни был совершенным, остается очень сложной машиной. Поэтому благополучный исход любого полета, жизнь экипажа и целость самолета зависят от всесторонних знаний, выдержки, находчивости, самообладания, силы воли прежде всего летчика.

Боевое мастерство летною состава венчает труд всего коллектива подразделения, части, в состав которого входят специалисты различных наземных служб - от инженера и техника до водителя спецмашин. От качества их работы зависит успех выполнения задачи экипажем. Техника развивается очень быстро, причем новое внедряется в практику стремительно и решительно. Для того чтобы не отстать, инженерно-технический состав должен быть постоянно в курсе достижений науки и техники.

Ежегодно в полки пребывают молодые летчики и штурманы. С 1959 г. по решению ЦК партии в авиаучилищах они стали получать, общее высшее образование. Теперь лейтенант летчик (штурман) приходит в часть с дипломом и знаниями инженера - таково требование времени. Окончившие высшие училища приобретают солидную подготовку и успешно овладевают сложной техникой. Стихия сегодняшней ДА - сверхзвуковые скорости, фантастические дальности, огромные перепады высот от низких и до стратосферных.

Молодое поколение искусству побеждать учится на опыте минувшей войны. Важное значение имеет обобщение и послевоенной практики - маневров и летно-тактических учений.

Передовые подразделения и части служат образцом организации полетов и наземной подготовки. Они идут непроторенными путями, перекрывают нормативы, раздвигают рамки возможного в повышении боеготовности, показывают, как надо обеспечивать высокое качество летной подготовки без происшествий. Как правило, в летный день (ночь) политработники авиачастей находятся на аэродроме, проводят мероприятия, способствующие выполнению полетных заданий, помогают устранять недостатки, обобщают положительный опыт, беседуют с отличниками, организуют съемки учебных, любительских фильмов и запись выступлений передовых воинов на магнитофонную ленту, собирают информацию от партийного и комсомольского актива.

Могучим рычагом борьбы за все новое, передовое являются партийные организации. Партийная прослойка среди летного состава ныне достигает 90%. Среди инженерного и технического состава до 65% коммунистов.

Особое место отводится социалистическому соревнованию,

прежде всего за выполнение задач летного дня (ночи) и установленных нормативов. Хорошие результаты в подтягивании отстающих до уровня передовых достигаются там, где умело организуют патриотические начинания под лозунгами: "Научился сам научи товарища", "Рядом с отличником не должно быть отстающих", "Стал отличником - помоги стать отличником товарищу", "Сегодня рубеж отличника завтра рубеж коллектива", "Богат опытом - поделись с товарищем", "Каждый полет - на "отлично".

Комсомольские организации также проявляют высокую активность, выступают инициаторами многих полезных начинаний, направленных на повышение боеготовности частей, укрепление дисциплины. Комсомольцы призвали молодых воинов овладевать смежными специальностями, бороться за продление сроков службы техники, за сокращение времени подготовки самолетов к вылету, множить ряды отличников, специалистов высокого класса, спортсменов-разрядников. В основе работы молодых ленинцев девиз: "Уровень боевой подготовки сегодня должен быть выше, чем вчера, завтра - выше, чем сегодня". Большое внимание уделяется пропаганде революционных и боевых традиций. Периодически проводятся встречи со старыми большевиками, ветеранами войны, однополчанами, знатными людьми.

За успехи в боевой и политической подготовке многие части и подразделения неоднократно поощрялись командованием ВВС, были награждены Памятными Красными знаменами ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

Ветераны дальней авиации с 1965 г. ежегодно пополняют славную когорту заслуженных военных летчиков и штурманов СССР. Это - лучшие из лучших, подлинные новаторы летного дела Все они участники войны. Сегодня они передают свой опыт молодежи, учат ее летать в сложных условиях и побеждать.

В 1967 г. высокого звания "Заслуженный военный летчик СССР" был удостоен Герой Советского Союза полковник В. Д. Иконников, который за 35 лет службы в ДА овладел полетами на тяжелых самолетах 14 различных типов, провел в воздухе более 5 тыс. часов. В годы войны он совершил 285 боевых вылетов. В мирное время В. Д. Иконников в числе первых освоил дозаправку ракетоносцев горючим в полете и учил этому летчиков. В период освоения дозаправки самолета его экипаж дважды попадал в сложные положения. Только мужество летчика, его высокие технические знания спасли положение, и полеты закончились благополучно.

В 1968 г., в канун Дня Воздушного Флота СССР, страна

узнала имя заслуженною военного летчика СССР Героя Советского Союза генерала А. А. Плохова. Более 33 лет он на летной работе. В пятом океане провел более 4,5 тыс. часов, из них половину ночью. В годы войны А. А. плохов совершил 305 боевых вылетов. И сейчас ветеран в ведущей шеренге новаторов летного дела, водит реактивные ракетоносцы в любых метеоусловиях. Свой богатый опыт он передает подчиненным, учит их мастерски летать и побеждать в бои.

Мастером самолетовождения и бомбометания зарекомендовал себя заслуженный военный штурман СССР полковник А. Д. Кецмец. Он летает днем и ночью на стратегических сверхзвуковых ракетоносцах. Является первоклассным специалистом, подготовил к самостоятельной инструкторской работе большую группу штурманов.

В нашей стране создана и развита авиационная медицина. В распоряжении медиков научно-исследовательские лаборатории и институты, в которых изучаются вопросы летной службы, обобщается ее богатый опыт. Каждый авиатор находится под наблюдением врачей-специалистов. И не случайно советские летчики - самые выносливые в мире, не знающие такой болезни, как "излетывание", которая наблюдается у зарубежных авиаторов. Иностранная медицина утверждает, что летчик может летать не более 10-15 лет, после чего его авиационная "карьера" заканчивается. Летная деятельность известных летчиков ДА, в том числе Героев Советского Союза В. В. Решетникова, А. А. Плохова, С. К. Бирюкова, В. Д. Иконникова и многих других, по 30 и более лет опровергает антинаучные теории зарубежных авиационных медиков.

Давно закончена война. Многочисленные боевые полеты стали достоянием истории. Но для ветеранов - это не просто история, а дорогая память о крепком фронтовом братстве, подвигах, добытых тяжелым, опасным трудом, ценой здоровья и крови.

Ветераны дальней авиации не теряют связи, периодически организуют встречи. На первую встречу ветеранов, которая состоялась в канун празднования 20-й годовщины Победы над фашистской Германией в мае 1965 г. в Доме офицеров Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского, приехали бывшие фронтовики из многих городов страны. Встреча была незабываемой.

Открывая торжественное собрание, председательствующий сказал: "Пусть же первое наше слово будет о тех, кто не возвратился с полей войны, по ком и сегодня еще плачут матери, еще тоскуют жены. Пусть же сегодня все павшие вернутся к нам в

нашей благоговейной памяти. Произнесем мысленно их имена. Произнесем со скорбью, с горьким сожалением и гордостью. Да, с гордостью за советского человека, подвиг которого будет сиять в поколениях немеркнущим светом. Пусть же никогда не померкнет слава тех, кто, не щадя себя, шел тяжелыми военными дорогами к нашей великой Победе, кто своим героическим трудом в тылу ковал эту победу". Многие фронтовики же виделись 20 и более лет. Многое изменилось в жизни каждого, но неизменным осталось одно - память сердца. Фронтовая дружба, любовь к родному полку привели их на эту встречу. И пусть большинство из них давно уже не носит военную форму, в тот вечер они снова почувствовали себя в боевом строю. Как большой праздник, прошла встреча фронтовых друзей. Под звуки авиационного марша на сцену были внесены овеянные славой побед боевые и гвардейские знамена. Их внесли Герои Советского Союза генерал Ф. С. Яловой, полковники П. П. Хрусталев, В. Д. Иконников и Н. В. Новожилов.

Тепло встретили собравшиеся появление в президиуме главного маршала авиации А. Е. Голованова, бывшего командира авпакорпуса, а затем заместителя командующего ДА маршала авиации Н. С. Скрипко, бывшего командира авиаполка, ныне заместителя командующего ДА генерала С. К. Бирюкова, бывшего командира авиадивизии генерала А. И. Щербакова, бывшего начальника штаба ДА генерала Н. В. Перминова, штурмана авиаполка Героя Советского Союза полковника И. И. Киндьюшева и других.

С волнением были выслушаны выступления бывшего штурмана эскадрильи Героя Советского Союза генерал-полковника авиации С. Ф. Ушакова, заместителя командира авиакорпуса по политчасти генерала С. Я. Федорова, командира авиакорпуса маршала авиации Е. Ф. Логинова и других. Присутствовавшие на встрече убедились, что нет уз крепче, чем фронтовая дружба. Умели воевать эти бойцы, умеют они и дружить. Молодым авиаторам есть у кого учиться стойкости в бою, верности, дружбе.

По-разному сложилась жизнь однополчан после войны. Одни продолжают нелегкую военную службу, готовят себе достойную смену, другие ушли в запас и отставку, трудятся в народном хозяйстве. Высоко несут они честь советского воина. Каждый из них, какую бы работу ни выполнял, готов в любую минуту по первому зову Годины встать в ряды ее защитников.

Вторая встреча состоялась в день 25-летия великой Победы. Краснознаменный зал Центрального Дома Советской Армии заполнили летчики, штурманы, офицеры штаба, инженеры. Здесь

же их боевые подруги. С теплой речью к собравшимся обратился бывший командир корабля, начавший войну младшим лейтенантом, заслуженный военный летчик СССР, Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. В. Решетников.

Выступали и молодые авиаторы, которые горячо благодарили ветеранов за их вклад в победу над германским фашизмом, за их труд, вложенный в развитие и становление дальней авиации. Они заверили, что, свято храня и приумножая боевые традиции, будут неустанно множить успехи в боевой и политической подготовке.

В героическую летопись истории советских Военно-Воздушных Сил золотыми страницами вошли славные дела и подвиги отважных авиаторов дальней авиации.

Описанные в очерке "От "Ильи Муромца" до ракетоносца" события - лишь часгь большой и поучительной истории. С момента строительства первых тяжелых бомбардировщиков, формирование отрядов, частей тяжелой авиации и их боевого применения прошло немало лет. Ее история - это история тай гигантской работы, которую совершил советский народ под руководством Коммунистической партии, превратив страну в великую авиационную державу и выдвину* из своей среды талантливых ученых, конструкторов, инженеров, летчиков. Люди высокой отваги и храбрости, мастера своего дела умножили славу Родины. Путь дальней авиации - это непрерывное развитие, совершенствование, борьба.

Для оснащения ДА за годы Советской власти было построено около 40 типов тякелых, дальних, стратегических межконтинентальных бомбардировщиков. Она была и остается не только главным, мощным ударным средством ВВС, но и богатейшей научно-исследовательской лабораторией и хорошей школой подготовки летно-технических кадров. Многое изменилось за 60 лет. Стала неузнаваема авиационная техника, выросли, окрепли, закалились командные и летно-технические кадры. В десятки раз возросли скорость, бомбовая нагрузка, дальность и высота полета ракетоносцев. Многое изменилось, но неизменными остались славные боевые традиции. Для любого командира и политработника стали своего рода законом слова М. И. Калинина о том, что каждый молодой воин должен знать историю своей части, ее героев, боевой путь, ее награды. Традиции и слава ветеранов - это нержавеющее оружие в борьбе за новые успехи в овладении мастерством, повышении боеготовности частей и подразделений.

Благодаря постоянной заботе партии и правительства дальняя авиация на всем своем пути и в наши дни укомплектовывалась высоко подготовленным летно-техническим

составом и опытными военачальниками. Преданность Родине, храбрость и стойкости в борьбе, готовность самоотверженно, не щадя своей жизни, сражаться с врагами были и остаются важнейшими качествами ее личного состава.

Наш народ помнит грозные события всех крупных войн XX века, в которых летчики ДА принимали участие. Он не забудет светлые имена и образы героев! Они увековечены в памяти поколений. Все честные люди, кто испытал тяжесть второй мировой войны и кто помнит о ней, кто знает, какой дорогой ценой досталась победа, понимают, что лучшим памятником героям, живым и погибшим, будет мир и дружба между народами, свобода и счастье человечества.

Тридцать лет прошло со дня окончания войны, принесшей неисчислимые страдания и бедствия народам. Но не было почти ни одного спокойного года, когда бы не гремели пушки и не рвались бомбы в различных районах земного шара. Поэтому советский народ вынужден укреплять обороноспособность страны.

Богатый опыт, полученный дальней авиацией в годы войны и послевоенный период, представляет огромную ценность, является одним из рычагов ее развития, обучения и воспитания молодого поколения. Трудно переоценить его значение.

Знакомство с историей дальней авиации имеет познавательное значение и целесообразно с практической стороны для подготовки частей. Изучение опыта военных лет способствует познанию основ закономерностей развития оперативного искусства, тактики и организационных форм ДА, организации и ведения действий в различных условиях обстановки, средств достижения победы, ликвидации недостатков и ошибок, имевших место на разных этапах ее развития, расширению кругозора, выработке навыков творческого подхода к решению задач сегодняшнего дня и, наконец, умению сделать выводы для современного ее строительства.

Разумеется, история дальней авиации - не собрание готовых ответов на вопросы, выдвигаемые сегодняшней практикой. Всегда целесообразно руководствоваться ленинским указанием о том, что опыт должен являться руководством к живому, творческому действию. Не механически переносить на современную почву исторический опыт, а творчески его использовать. "Хранить наследство, - писал В. И. Ленин, - вовсе не значит еще ограничиваться наследством..."{111}

Массовый героизм, проявленный авиаторами в боях с врагами нашей Родины, стремление с честью выполнить свой долг, высокая воинская и летная дисциплина в самых тяжелых

условиях всегда будут служить непреходящим примером для многих поколений воздушных бойцов.

В настоящее время наша Родина располагает первоклассной дальней авиацией, оснащенной сверхзвуковыми самолетами-ракетоносцами. В авиачастях достойно служат высококвалифицированны" летчики и штурманы, в совершенстве овладевшие современной техникой и способами ее применения. Преданные своей Отчизне, Коммунистической партии, верные заветам великого Ленина, летчики дальней авиации готовы к новым подвигам, к новым свершениям во имя торжества коммунизма.

Примечания

{1} Дальняя авиация за свою историю имела несколько названий: до 1933 г. - тяжелобомбардировочная авиация (ТБА); в период 1934-1941 гг. дальнебомбардировочная авиация (ДБА); 1942-1944 гг. - авиация дальнего действия (АДД); 1945 г. - 18-я воздушная армия; с 1946 г. - дальняя авиация. Для удобства чтения в тексте всех глав употребляется название дальняя авиация (ДА).

{2} ЦГВИА, ф. 2003, оп. 11, д. 025, л. 28.

{3} ЦГВИА, ф. 2003, оп. 11, д. 623, л. 29.

{4} ЦГВИА, ф. 2003, оп. 2, д. 626 лл. 101-102.

{5} В. И. Ленин. Полн. собр., соч., т, 38. стр. 78

{6} А. К. Туманский. Полет сквозь годы. М., Воениздат, 1962, стр. 133-134

{7} "Вестник Воздушного Флота", 1920, № 10, стр. 18.

{8} М. В. Фрунзе. Избранные произведения. Т. 2. М., Воениздат, 1957, стр. 25

{9} Маршал Тухачевский. М., Воениздат, 1965. стр. 6.

{10} Г. К. Жуков. Воспоминания и размышления. М., Изд-во АПН, 1969, стр. 144

{11} А. С. Яковлев. Цель жизни. М., Политиздат, 1968, стр. 182.

{12} Архив МО СССР, ф. 35. оп. 11321, Д. 95, л. 41

{13} Советское военное искусство в Великой Отечественной войне 1941-1945. М., Воениздат. 1962. стр. 48

{14} См. 50 лет Вооруженных Сил СССР. М., Воениздат, 1968, стр. 205.

{15} Архив МО СССР ф. 35, оп. 11232. д. 17, л. 140

{16} Архив МО СССР ф. 39, оп. 11282, д. 17, л. 256

{17} Архив МО СССР ф.39, оп. 11282, д. 19, л. 2.

{18} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 107559, д. 5, лл. 169-170

{19} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11282, д. 20, л. 242

{20} Д. Дуэ. Господство в воздухе. Перевод с итальянского. Е,

Воениздат, 1935, стр. 10
{21} К. Е. Ворошилов. XX лет РККА и ВМФ. М., Госполитиздат, 1938, стр. 16
{22} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11600, д. 646, лл. 1-2.
{23} Архив МО СССР, ф. 35, од. 11600, д. 380, л. 2.
{24} "Комсомольская правда", 31 июля 1941 г
{25} "Военно-исторический журнал", 1962, № 1, стр. 86
{26} Архив МО СССР, ф. 15а, оп. 152, д. 10, л. 36
{27} Архив МО СССР, ф. 35, он. 11250, д. 8, л. 70
{28} "Военно-исторический журнал", 1969, №8, стр. 73
{29} "Авиация и космонавтика", 1967, № 2, стр. 16.
{30} "История СССР", 1970, № 3, стр. 214
{31} Мировая война 1939-1945 гг, Сб статей. Пер с нем. М. 1957, стр. 444
{32} А. С. Яковлев. Цель жизни, стр. 218
{33} Г. К. Жуков. Воспоминания и размышления, стр. 699-700
{34} "Военно-исторический журнал", 1970, № 11, стр.57
{35} Там же, стр. 105-106
{36} В. И. Скопиу. Милитаризм. М., Воениздат, 1957, стр. 474
{37} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11519, д. 270, л. 1
{38} "Правда", 19 августа 1942 г
{39} А. И. Молодчий. В пылающем небе. Донецк, изд-во "Донбасс", 1970, стр. 76-78
{40} Архив МО СССР, ф. 208, оп. 2683, д. 19, л. 74
{41} Архив МО СССР, ф. 208, оп. 2683, д. 319, л. 56
{42} "Правда", 3 апреля 1942 г.
{43} "Октябрь", 1967, № 4, стр. 153
{44} История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. Т. 5. М. Воениздат, 1963, стр. 173-174.
{45} Архив МО СССР, ф. 233, ол. 401802, Д. 1, л. 351
{46} Архив МО СССР, ф. 35, а 1О7559, д. 5, л. 169.
{47} История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945, т. 2, стр. 325.
{48} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11290, д. 146, лл. 69, 82
{49} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11495, д. 13, л. 33.
{50} Архив МО СССР, оп. 283244, д. 9, л. 67
{51} "Красная звезда", 5 марта 1967 г
{52} См. "Военно-исторический журнал", 1964, № 7, стр. 39.
{53} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11285, д. 173, л. 110.
{54} Архив МО СССР, ф. 226, оп. 2139, д. 12, л. 15.
{55} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11290, д. 146, л. 9
{56} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 52133, д. 1, л. 212.
{57} Г. К. Жуков. Воспоминания п размышления, стр. 324.
{58} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11290, д. 146, л. 10.

{59} Архив МО СССР, ф. 39, он. 252, д. 12, л. 53.
{60} Архив МО СССР, ф. 346, оп. 5755, д. 11, л. 424.
{61} "Красная звезда", 5 марта 1967 г.
{62} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11290, д. 146, л. 11
{63} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11285, д. 551, л. 42
{64} Там же, л. 62.
{65} Архив МО СССР, ф. АДД, оп. 283246, д. 124, лл. 2-4.
{66} Архив МО СССР, ф. 5874, оп. 200644, д. 66, л. 10.
{67} Архив МО СССР, ф. 202, он. 5, д. 1330, л. 30.
{68} "Военно-исторический журнал", 1962, № 12, стр. 34.
{69} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11495, д. 13, л. 107.
{70} Там же, л. 109,
{71} "Военно-исторический журнал", 1962, № 12, стр. 39.
{72} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 30712, д. 6, л. 127.
{73} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11493, д. 12, л. 98
{74} Архив МО СССР, ф 29О, оп. 12943, д. 17, л. 503.
{75} Архив МО СССР, ф.35, оп. 283248, п. 6, л, 58,
{76} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 283248, д. 6, лл. 61-69.
{77} "Красная звезда", 5 марта 1967 г.
{78} Архив МО СССР, ф. 15а, оп. 2245, д. 84, л. 296/
{79} А. И. Молодчий. В пылающем небе, стр. 68.
{80} А. С. Яковлев. Цель жизни, стр. 342/
[81}Архив МО СССР, ф. 35, оп. "8639, д. 30, л. 141; он. 11321, Д. 93, л. 255.
{82} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 1499, д. 5, л. 20.
{83} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11495, д. 2, л. 36.
{84} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11489, д. 8, л. 8.
{85} Архив МО СССР, ф. 3, оп. 11499, д. 3, л. 46; д. 107, л. 225
{86} Архив МО СССР, ф. 258, оп. 2526, д. 22, л. 29.
{87} "Советская авиация", 23 апреля 1960 г.
{88} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11499, д. 8, л. 2.
{89} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 199, д. 8, я. 248.
{90} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11499, д. 8, л. 249.
{91} Архив МО СССР, ф. 587-4, оп. 7114. д. 3, л. 91.
{92} Там же, л. 19.
{93} Архив МО СССР, ф. 5874, оп. 36316, д. 42, л. 10
{94} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11519, д. 271, л. 69
{95} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11499, д. 3, л. 135
{96} См. А. И. Крылов. Дальними маршрутами. М., Воениздат, 1969, стр. 51
{97} См. "Красная звезда", 15 апреля 1958 г
{98} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11499, д. 3, л. 130
{99} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11499, д. 3, л. 135
{100} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11519, д. 271, л. 54

{101} См. "Известия", 1 апреля 1970 г.
{102} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11519, д. 271, л. 53
{103} Архив МО СССР, ф. 39, оп. Ш99, д. 3, л. 135.
{104} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11519, д. 271, л. 53.
{105} См. А. И. Молодчий. В пылающем небе, стр. 27
{106} "Красная звезда", 6 января 1963 г.
{107} Архив МО СССР, ф. 35, оп. 11495, д. 2, л. 45.
{108} Архив МО СССР, ф. 39, оп. 11505, д. 156, лл. 46-47.
{109} См. "Красная звезда", 10 июня 1956 г.
{110} "Красная звезда", 22 февраля 1963 г.
{111} В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 2, стр. 542.